MART 2018 SAYI:115

www.e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK DİJİTAL OTOMOBİL DERGİSİ



İstanbul-Edirne-İstanbul rotasında 2.76 lt/100 km yakıt tüketim!

Kapak konusu

Ford Fiesta 1.5 TDCi ile tüketim rekoru

• Civic Sedan 1.6 Dizel • EcoSport 1.0 EcoBoost Otomatik • Grandland X 1.6 CDTi Otomatik • CX-5 • Ibiza 1.0 EcoTSI • D-Max

Taksi - UBER kavgası

Emre Anamur
emre@e-otodergi.com
www.twitter.com/Emre_Anamur

Günümüzde, nüfusumuzun büyük bir kısmının genç olmasının da etkisiyle YouTube, facebook, twitter, instagram gibi sosyal medya ağlarını en çok kullanan ülkeler arasındayız. Ama iş UBER gibi modern taşımacılık sistemlerine gelince taksi şoförleri, araç çağırıp şoförünü döver hale geldiler. Aslında bu sistemler de Yemeksepeti, Booking, Skyscanner gibi modern çağın sosyal ihtiyaçlarını karşılamak üzere geliştirilmiş ve gerçekten de hayatı kolaylaştıran sistemler. Sadece bir kez kullanmış olmakla birlikte, UBER'in temiz ve kolay bir hizmet sunduğunu biliyorum. Uygulamayı kullanarak araç çağırıyorsunuz, temiz bir araçta şoförle muhatap olmadan gideceğiniz yere gidiyorsunuz, kısa mesafe ya da o güzergahta trafik var muhabbeti yaşamadan, yolunuz uzatılmadan, kredi kartıyla uygulama üzerinden ödeme yaptığınız için aranızda para alışverişi (sahte ya da eksik para üstü alma, bozuk para bulamama gibi dertler olmadan) bile olmadan araçtan inip hayatınıza devam ediyorsunuz. Bu tür sistemler, yıllardır büyük bir rant sistemine oturmuş, fahiş taksi plakalarının kiraya verildiği güncel taksi sistemine çomak sokunca da taksi şoförleri, işi tehdit içeren basın açıklamaları yapmaya ve hatta UBER aracı çağırıp şoförünü dövmeye kadar vardırdılar. Keşke bunu yapacaklarına; Arap turiste İstanbul'da dünya turu attırıp uçağını bile kaçırtan, araçları leş gibi kokan, haftada bir kez duşa giren, yağmurda yolcu almayan, terör saldırısında insanları olay yerinden uzaklaştırmak için fahiş ücretler isteyen, yol bilmeyen, çok kötü araç kullanan, trafik kurallarına uymayan, para üstünü eksik veren ve hatta tırnakçılık yapan vb. taksi şoförlerine çeki düzen verseler.



SUV gezegeni

Tarık Akagün
tarik@e-otodergi.com

Çok eskilerde eskiden otomotiv dünyasında sedanlar revaçtaydı. Daha sonra MPV'ler kullanışlı iç mekân çözümleriyle bir dönem dünyanın çoğu ülkesinde ailelerin dostu olmuştu. Ancak o zamanlar artık geride kaldı ve MPV'ler çoğu kişinin aklına bile gelmiyor. Bana göre bunun nedeni dünya çapında zenginleşme sonucunda, orta gelir grubunun daha gösterişli, daha havalı otomobillere sahip olma arzusunun artması, insanların minibüs yavrusu gibi araçlara binmek istememeleri. Buna bağlı olarak çoğu üreticinin küçük boyutlu, önden çekişli SUV'ları ürün gamına eklemesi neticesinde SUV'ların dünya çapındaki pazar payı da artış göstermeye başladı. Otomotiv pazarı araştırma şirketi JATO Dynamics'in yayınladığı rapora göre 2017 yılında dünya genelinde otomobil + hafif ticari araç satışı bir önceki yıla göre yüzde 2.4'lük artışla yaklaşık 86 milyon adet oldu. SUV gövde tipindeki araçlar bu pastadan elde ettikleri yüzde 34'lük pay ile en büyük dilimi (geçen yıla göre yüzde 3.2 daha büyük bir dilim) aldı. Yani gezegenimizde satılan her 3 otomobil veya hafif araçtan 1 tanesi SUV. Ancak bu oranlara rağmen değişmeyen bir şey var ki o da en çok satılan aracın bir pick-up olması. Ford F-Serisi pick-up satışlarını geçen yıla göre yüzde 9 arttırarak 1 milyon 73 bin adete çıkardı. Bu arada dünya genelinde pick-up sınıfının toplam payının yüzde 6 olduğunu da belirtmek lazım.

Mutlu bir ay dilerim,











e-otodergi

MART 2018 - SAYI 115

Sahibi

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.
Kağıthane Ofispark, Merkez Mah.
Bağlar Cad. No: 14, C Blok, Kağıthane-İstanbul
www.e-otodergi.com

Editörler

Emre Anamur - Tarık Akagün
emre@e-otodergi.com
tarik@e-otodergi.com

Grafik Tasarım

Design Adworks
iletisim@designadworks.com

Katkıda Bulunan

İsa Demir

Reklam

reklam@e-otodergi.com

Yeni SEAT modelinin adı kondu: Tarraco

SEAT, Tarraco adlı yeni 7 kişilik SUV modelini bu yılın son aylarında tanıtacağını açıkladı. SEAT, Ateca ve Arona modelleriyle agresif bir SUV atağı başlatmıştı. Bu atağın üçüncü ve son modeli ise D segmentinde yer alan 7 kişilik bir SUV olan SEAT Tarraco olacak. Bu yepyeni aracın önemli bir özelliği ise, adının SEAT'ın sosyal medya hayranları tarafından seçilmiş olması. 146.124 kişinin katıldığı anket sonucunda, SEAT'ın yeni SUV'unun adı Tarraco oldu. İlk aşamada 106 ülkedeki SEAT hayranlarının değerlendirmeleri sonucunda Alboran, Aranda, Avila ve Tarraco isimleri finale kaldı. Finalistlerin belirlenmesinin ardından markanın tüm takipçilerinin katılabileceği bir oylamaya sunulan isimler arasından galip gelen ise Tarraco oldu. SEAT'ın yeni SUV'u ismini Tarraco antik kentinden aldı. Antik dönemde İspanya'nın en önemli şehirlerinden biri olan ve Romalılar zamanındaki ismi Tarraco olan şehir, günümüzde Tarragona olarak adlandırılıyor. Şehrin arkeolojik kalıntıları, 2000 yılında UNESCO Dünya Mirası listesine alındı. SEAT'ın halk oylamasıyla belirlediği ilk model adı olan Tarraco, aynı zamanda markanın ürün gamında, ismini İspanya'daki yer isimlerinden alan 14'üncü model. Tarraco Türkiye'de 2019'un ikinci yarısında satışa sunulacak.



Yeni Opel Combo yüzünü gösterdi

Yeni Opel Combo 2018 modeliyle birlikte Alman markanın hafif ticari araç pazarına geri döneceği açıklandı. 2018 yılının ikinci yarısında yollara çıkacak olan yeni Combo binek modelinde 5 ve 7 kişilik olmak üzere kısa (4.40 m) ve uzun (4.75 m) versiyonlar bulunuyor. 5'inci nesil Opel Combo'da, koltuk kombinasyonlarına bağlı olarak, 5 kişilik versiyonda 597-2126 litre, 7 kişilik versiyonda ise 850-2693 litre arasında bagaj hacmi sunuluyor. Yeni Opel Combo'nun binek versiyonunun Combo Life olarak adlandırıldığını da belirtelim. Yeni Combo hakkında açıklama yapan Opel Türkiye Genel Müdürü Özcan Keklik şunları söyledi: "Yeni Combo, gerçekleştirmeyi sürdürdüğümüz ürün atılımında kritik bir rol oynuyor. Yeni modelimiz tüm ihtiyaçlara yanıt vermesi ve geniş hacmiyle ailelerin ilgisini çekecek. Ayrıca bir Opel'den beklenecek şekilde seyahati daha güvenli ve keyifli kılacak ultra modern sürüş destek sistemlerini de bu modelimizde sunacağız. Yeni modelimizin markamızın gücüne güç katacağına ve hafif ticari segmentine güçlü dönüş yapmamıza destek vereceğine inancımız tam." Yeni Combo'nun kaputunun altında benzinli ve dizel motor seçenekleri yer alıyor. Bu motorlara 5 ve 6 ileri manuel şanzımanların yanı sıra sınıfında ilk defa 8 ileri otomatik şanzıman seçeneği de eşlik edecek.



Yeni Peugeot 508 tanıtıldı

Fransız markanın yeni 508 modeli Cenevre Otomobil Fuarı 2018'de tanıtıldı. Çarpıcı tasarımıyla dikkat çeken yeni 508, eskisinden daha kısa (4750 mm) ve alçak (1403 mm) bir gövdeye sahip. Otomobilin genişliği ise arttırılmış (1859 mm). Dingil mesafesi 2793 mm olan yeni 508'in bagaj hacmi 487 litre. Bu hacim, arka koltuklar öne katlandığında 1537 litreye çıkıyor. i-cockpit olarak adlandırılan iç mekana kavuşan otomobilin ön bölümü, agresif tasarım detaylarıyla dikkat çekiyor. Markanın imzası niteliğinde olan merkezi "Aslan" logosuna sahip heybetli ve gösterişli ön ızgarayı, tam led ön farlar çevreliyor. Yeni 508, ince ve keskin bir ifadeye sahip ön far gibi tasarım detaylarıyla aynı zamanda Peugeot 504 ve 504 coupe modellerine de gönderme yapıyor. Dikey konumlu led gündüz farları özgün bir kimlik kazandırırken keskin hatlar ve geniş hava girişleri dinamik olduğu kadar agresif bir görünümü de beraberinde getiriyor. Yeni 508'de, 1.6 litre PureTech motordan geliştirilen PureTech 180 S&S EAT8 ve PureTech 225 S&S EAT8 olmak üzere iki yeni benzinli motor sunuluyor. Dizel cephesinde ise 1.5 lt ve 2.0 lt BlueHDi motorlardan geliştirilen BlueHDi 130 S&S 6 ileri manuel, BlueHDi 130 S&S EAT8, BlueHDi 160 S&S EAT8 ve BlueHDi 180 S&S EAT8 olmak üzere dört farklı alternatif bulunuyor.





Volvo XC40 Yılın Otomobili seçildi

Premium otomobil üreticisi Volvo'nun yeni kompakt SUV modeli XC40, İsviçre'de gerçekleştirilen 2018 Cenevre otomobil Fuarı öncesinde Car of the Year, 'Yılın Otomobili' seçildi. Volvo Cars böylece bu prestijli ödülü ilk kez almış oldu. "Yeni modelimiz XC40'a verilen bu ödülün zamanlaması oldukça anlamlı" şeklinde konuşan Volvo Cars Başkan ve CEO'su Håkan Samuelsson sözlerini: "Yeni modelimizle birlikte Volvo ürün gamında farklı boyut ve sınıflara ait üç adet küresel SUV modeli yer alıyor. Büyümemizde önemli bir rol üstlenen yeni XC40 her geçen gün daha da büyüyen kompakt SUV segmentinde bizi temsil ediyor" şeklinde tamamladı. Yeni XC40'ın almış olduğu ödülle birlikte Volvo ürün gamındaki her bir SUV modeli Avrupa ya da Kuzey Amerika olsun yılın otomobili seçilmiş oldu."

YouTube'da e-otodergi

Bu sayfada, 4 Ağustos 2009 tarihinde açtığımız YouTube kanalımızdan güncel haberler ve videolar paylaşıyoruz. e-otodergi'nin de kurucu ortakları ve editörleri olan Emre Anamur ve Tarık Akagün tarafından yönetilen Otomobil Yayıncılık YouTube kanalının, 20 Mart 2018 saat 10:00 itibariyle 27.776 abonesi var. Kanaldaki videoların toplam görüntülenme rakamı ise 20.702.764. Son günlerde kanalda yayınladığımız videolardan bazılarını sizlerle paylaşıyoruz. Eğer dergimizi okurken internete bağlıysanız, fotoğraflara tıklayıp bu videoları izleyebilirsiniz. Kanalımıza abone olmanızı dileriz.

Hazırlayan: Emre Anamur



Ford EcoSport 1.0 EcoBoost PowerShift 2018 Test

Ford EcoSport



Skoda Kodiaq 1.4 TSI DSG test (acceleration-braking)

Skoda Kodiaq



Yeni 2017 Audi A5 ilk inceleme

Audi A5

Hazırlayan: Emre Anamur

2,8 milyar

Türkiye'nin 3'üncü büyük sanayi kuruluşu olan TOFAŞ'ın son 10 yılda yaptığı yatırım (ABD Doları cinsinden).





404

Taşıt Araçları Tedarik Sanayicileri Derneği (TAYSAD), 40'ıncı yaşında 404 üyeye ulaşarak en büyük hedeflerinden birini gerçekleştirdi.

7

Ferrari tarihindeki en özel modellerden biri olan 720 HP gücündeki 488 Pista'nın ülkemiz için ayrılan kotası 7 adet olarak açıklandı.





5.000.000

Dacia, Renault yönetimine geçtiği 2004'ten bu yana 5 milyon satış adedine ulaşarak yeni bir rekora imza attı.

924.118

2017 yılında 150 ülkede satışa sunulan 3500'ün üzerinde modelin yer aldığı listede ilk sırayı 924.118 adetlik satışla Toyota Corolla aldı.



10.000

10.000'inci Lamborghini Huracan'ın üretim hattından indirilmesiyle birlikte Lamborghini'nin V10 modelinin üretiminde yeni bir kilometre taşı geride kaldı.



Instagram'da e-otodergi ve otomotiv

100'üncü sayımızda start verdiğimiz ve her ay yayınladığımız bu sayfada hem kendi instagram hesabımızı hem de instagram'da hesapları bulunan otomotiv markalarını, sektör yetkililerini, otomotiv gazetecilerini ve öne çıkan otomotiv hesaplarını mercek altına alacağız. Hepinizi, "eotodergi" instagram sayfamızı takip etmeye davet ediyoruz.

Hazırlayan: Emre Anamur



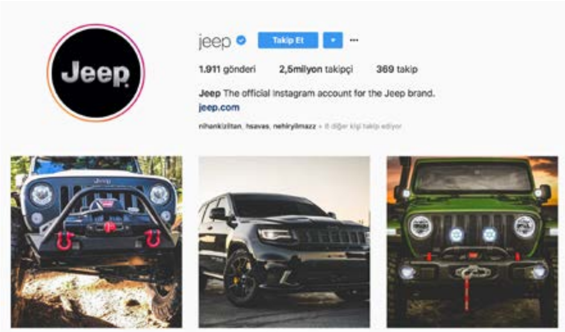
eotodergi

Kendi hesabımız hakkındaki gelişmeleri her ay sizlerle paylaşıyoruz. Şu ana kadar instagram hesabımızda 81 fotoğraf yayınlamışız. 20 Mart 2018 saat 10:00 itibariyle 267 hesabı takip ediyoruz, 261 hesap da bizi takip ediyor. Hesabımızda yayınladığımız son üç fotoğrafta Çanakkale Zaferi, Opel Grandland X ve Ford EcoSport yer alıyor.



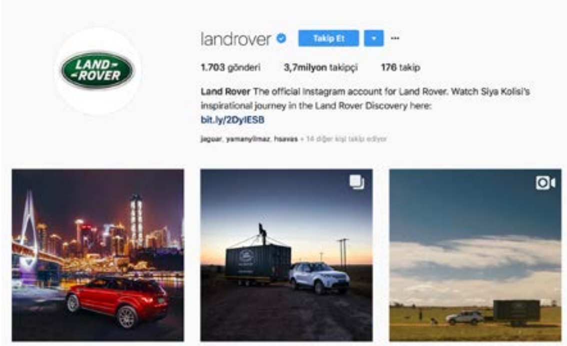
alfaromeoofficial

20 Mart 2018 saat 10:00 itibariyle, Alfa Romeo'nun resmi instagram hesabından 1800 adet paylaşım yapılmış. Hesabı 909 bin kişi takip ediyor, Alfa Romeo ise 89 hesabı takip ediyor. Hesapta yayınlanan son üç fotoğrafın görüntülenme rakamları şöyle: Giulietta Sport fotoğrafı 18.832 beğenme, Giulietta Quadrifoglio'nun yarısının fotoğrafı 19.911 beğenme ve Giulietta Quadrifoglio'nun diğer yarısının fotoğrafı 26.782 beğenme.



jeep

20 Mart 2018 saat 10:00 itibariyle, Jeep'in resmi instagram hesabından 1911 adet paylaşım yapılmış. Hesabı 2,5 milyon kişi takip ediyor, Jeep'in takip ettiği hesap sayısı ise 369. Hesapta en son paylaşılan üç fotoğraf ve beğenilme rakamları şöyle: Wrangler fotoğrafı 36.270 beğenme, Grand Cherokee fotoğrafı 101.307 beğenme ve Wrangler fotoğrafı 76.589 beğenme.



landrover

20 Mart 2018 saat 10:00 itibariyle, Land Rover'ın resmi instagram hesabından 1703 adet paylaşım yapılmış. Hesabı 3,7 milyon kişi takip ediyor, Land Rover ise 176 hesabı takip ediyor. Hesapta en son paylaşılan üç fotoğraf ve videonun beğenilme ve görüntülenme rakamları ise şöyle: Evoque fotoğrafı 42.694 beğenme, Discovery fotoğrafı 45.332 beğenme ve Discovery videosu 76.151 görüntülenme.

Aynı tempo devam etti

Bu yıl Ocak ayındaki otomobil satışları yüzde 3.59 oranında artarken ilginç bir şekilde Şubat ayında da aynı şekilde, yani yüzde 3.59 seviyesinde artış gösterdi. Şubat ayında 11.852 adedi yerli üretim, 24.049 adedi ise ithal olmak üzere toplam 35.901 adetlik satışa ulaşıldı.

Yazı: İsa Demir

Yeni yıla iyi bir rüzgar yakalayarak başlayan otomotiv sektörü Şubat'ta da hız kesmedi. Ancak iki ayda da aynı oranda artış olması biraz şaşırtıcıydı. Yılın ikinci ayında 11.852 adet yerli üretim otomobil satıldı. Yerli üretim satış oranı biraz düşerek yüzde 33.0 seviyesinde gerçekleşti. Renault, 5000 adetlik satışla en çok satan yerli üretici olurken, 2275 adet satan Fiat ikinci, 1531 adet satan Honda ise üçüncü oldu. Honda markası Toyota'dan sadece 1 adet fazla satarak onun önüne geçti.

Şubat ayında 24.049 adet ithal otomobil satıldı. Tablo kaldığı yerden devam etti ve Volkswagen 3763 adet satışla lider oldu. Skoda, yakalamış olduğu başarıyı devam ettiriyor. Çek üretici Şubat ayında 1161 adet satışla ikinci olurken onun ardından 1734 adet satışla Hyundai üçüncü, 1625 adet satışla Peugeot dördüncü ve 1568 adet satışla Opel beşinci oldu.

Model sıralamasına gelince: 2018 Ocak ayında da olduğu gibi Renault Megane Sedan 2901 adet satışla birinci olurken 1676 adet satışla Fiat Egea Sedan ve Renault Clio HB ikinciliği paylaştılar. Böylece Şubat ayında bir rastlantı daha gerçekleşmiş oldu. ADB Doları'nın ve Euro'nun yükselmesinden dolayı otomobil fiyatlarının yükseleceği konuşuluyor. Dolayısıyla otomobil almak isteyenlerin ellerini çabuk tutmalarında yarar var.

(Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır.)

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay	2017	2018	Aylık değişim (%)
Ocak	25.689	26.611	+ 3.59
Şubat	**34.658**	**35.901**	**+ 3.59**

Yerli üretim otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Şubat 2018	Ocak-Şubat 2018
1	Renault	5000	8637
2	Fiat	2275	4254
3	Honda	1531	2722
4	Toyota	1530	3468
5	Hyundai	1186	1991
6	Ford	330	559
Toplam		**11.852**	**21.631**

İthal otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Şubat 2018	Ocak-Şubat 2018
1	Volkswagen	3763	6260
2	Skoda	2161	3725
3	Hyundai	1734	3016
4	Peugeot	1625	2434
5	Opel	1568	2895
6	Renault	1552	2565
7	Nissan	1470	2237
8	Ford	1440	2360
9	Dacia	1298	2235
10	Mercedes-Benz	1151	2341
11	Citroen	1128	1535
12	Audi	1033	2046
13	BMW	1003	1629
14	SEAT	869	1532
15	Kia	514	945
16	Toyota	376	685
17	Volvo	302	552
18	Honda	189	396
19	Jeep	159	260
20	Land Rover	145	229
21	Suzuki	122	189
22	Fiat	102	158
23	MINI	82	137
24	Mazda	76	138
25	Subaru	55	141
26	Porsche	50	93
27	SsangYong	25	51
28	Jaguar	20	32
29	Alfa Romeo	14	19
30	Mitsubishi	9	21
31	Infiniti	5	8
32	Bentley	3	3
33	Maserati	2	6
34	Lexus	2	4
35	Aston Martin	1	2
36	Ferrari	1	2
37	DS	0	0
38	smart	0	0
39	Lamborghini	0	0
Toplam		**24.049**	**40.881**



Hyundai i10 önde başladı

2017 yılının tamamında açık ara liderliğini devam ettiren Hyundai i10, Şubat ayında da yoluna rakipsiz devam ediyor. Hatta bu sınıfta rakip sayısı da her geçen süre azalıyor. Sadece 4 modelin kaldığı A segmentindeki otomobillere fazla talep olmadığından, satılan çeşit sayısı her geçen gün azalıyor.

A segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka/Model	Şubat 2018	Ocak-Şubat 2018
1	Hyundai i10	135	209
2	Fiat Panda	7	10
3	Kia Picanto	8	14
4	Fiat 500	6	7
A Segmenti toplam satış		289	
A Segmenti pazar payı		% 0,46	



Renault Clio HB açık ara önde

Ocak ayında kendisinden beklenen satış rakamını yakalayamayan Renault Clio HB, Şubat ayında coştu ve rakiplerine açık ara fark attı. Hatta 1676 adetlik satışla tüm modeller arasında ikinciliğe kadar yükseldi. Ocak ayı lideri Hyundai i20 ise ikinci oldu.

B segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka/Model	Şubat 2018	Ocak-Şubat 2018
1	Renault Clio HB	1676	2332
2	Hyundai i20	947	1645
3	Volkswagen Polo	677	1052
4	Skoda Fabia	407	601
5	Dacia Sandero	399	692
6	Nissan Micra	383	517
7	Opel Corsa	264	454
8	Toyota Auris	230	395
9	SEAT Ibiza	152	265
10	Toyota Yaris	103	209
B Segmenti-HB toplam satış		8759	
B Segmenti-HB pazar payı			% 14,01



Sıralama aynı kaldı

Sıralamanın küçük oynamalar dışında değişmediği bu segmentte Renault Symbol 1102 adet satarak Şubat ayında lider oldu. Citroen C-Elysee 841 adetle ikinci olurken 588 adet satan Peugeot 301 modeli ise üçüncü geldi. Bu sınıfta maalesef başka iddialı model yok.

B segmenti sedan - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka/Model	Şubat 2018	Ocak-Şubat 2018
1	Renault Symbol	1102	1812
2	Citroen C-Elysee	841	1192
3	Peugeot 301	588	819
4	Skoda Rapid	21	51
5	Kia Rio Sedan	1	2
B Segmenti-Sedan toplam satış		1969	
B Segmenti-Sedan pazar payı			% 7,40



Volkswagen Golf yine lider

Volkswagen Golf, satışlarına istikrarlı bir şekilde devam ediyor. Kuzeni SEAT Leon'la 2017 yılı boyunca birbirlerine paralel bir satış trendi takip eden Golf, Şubat ayında 954 adet satışla birinci olurken Leon 615 adetlik satışla ikinci sırada yer aldı.

C segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka/Model	Şubat 2018	Ocak-Şubat 2018
1	Volkswagen Golf	954	1614
2	SEAT Leon	615	1070
3	Toyota Auris	230	395
4	BMW 1 Serisi	215	362
5	Fiat Egea HB	178	270
6	Opel Astra HB	146	290
7	Renault Megane HB	120	190
8	Audi A3 HB	92	272
9	Mercedes A Sınıfı	87	195
10	Hyundai i30	39	67
C Segmenti-HB toplam satış		3876	
C Segmenti-HB pazar payı			% 6,20



Hem segment hem pazar lideri

Tüm modeller sıralamasında en üst seviyedeki yerini her geçen gün sağlamlaştıran Renault Megane Sedan, Şubat ayında 2901 adet satarak yoluna devam etti. Fiat Egea Sedan ise biraz sessiz kalmışa benziyor. Her ne kadar 1676 adetle ikinci olsa rakibinin çok gerisinde kaldı.

C segmenti sedan - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka/Model	Şubat 2018	Ocak-Şubat 2018
1	Renault Megane Sedan	2901	5689
2	Fiat Egea Sedan	1676	3180
3	Honda Civic	1462	2580
4	Toyota Corolla	1197	1222
5	Hyundai Accent Blue	962	1649
6	Skoda Octavia	907	1663
7	Ford Focus Sedan	838	1342
8	Opel Astra Sedan	696	1329
9	Volkswagen Jetta	370	664
10	Hyundai Elantra	331	583
C Segmenti-Sedan toplam satış		22.461	
C Segmenti-Sedan pazar payı			% 35,93



Satışlar iyi gidiyor

Yeni ÖTV'den sonra D segmentinde satışlar biraz daha toparlanmış görünüyor. Vergisel sistemde alt limitin yükseltilmiş olması, Ocak ayında D segmenti otomobillerin fiyatlarının biraz düşmesini sağladı. Bu da satış adetlerine yansıdı. Volkswagen Passat yine liderliği kimseye bırakmadı.

D segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka/Model	Şubat 2018	Ocak-Şubat 2018
1	Volkswagen Passat	1311	2047
2	Skoda Superb	621	1032
3	Mercedes-Benz C Serisi	566	1183
4	BMW 3 Serisi	332	484
5	Opel Insignia	241	461
6	Audi A4	193	432
7	Volvo S60	91	182
8	Volkswagen Arteon	48	94
9	Ford Mondeo	16	20
10	Peugeot 508	13	95
D Segmenti-Sedan toplam satış		5541	
D Segmenti-Sedan pazar payı			% 8,86



1.6 litre motor ve spor tasarım

Sportif tasarımıyla dikkatleri üzerine çeken BMW 5 Serisi, sahip olduğu 1.6 litrelik motorla da fiyat avantajı yakalayarak satışlarını arttırmayı başarıyor. 247 adetle Şubat ayında lider olan BMW 5 Serisi'ni 208 adet satışla Mercedes-Benz E Serisi takip etti. 1.6 litre motoru olmasa da Audi A6 modelinin satışları da iyi gidiyor.

E segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka/Model	Şubat 2018	Ocak-Şubat 2018
1	BMW 5 Serisi	247	413
2	Mercedes-Benz E Serisi	208	383
3	Audi A6	147	264
4	Volvo S90	42	94
5	Porsche Panamera	4	6
E Segmenti-Sedan toplam satış		1205	
E Segmenti-Sedan pazar payı			% 1,93



Şubat sessizliği

Bu segmentteki sessizlik Şubat ayında da devam etti. Bazı modeller 1 adet bile satmazken BMW 7 Serisi 7 adet müşteriyle buluşabildi. Mercedes-Benz S Serisi ise 2 adetlik satışta kaldı. Bunun dışında Jaguar XJ Serisi 1 adet sattı ancak diğer rakip modeller hiç satış yapamadı.

F segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka/Model	Şubat 2018	Ocak-Şubat 2018
1	BMW 7 Serisi	7	9
2	Mercedes-Benz S Serisi	2	6
3	Jaguar XJ Serisi	1	1
4	Mercedes-Benz CLS	0	7
5	Audi A8	0	0
F Segmenti toplam satış		65	
F Segmenti pazar payı			% 0,10



B-SUV'da rekabet artıyor

B segmenti SUV araçlara Ford EcoSport katıldı. Ancak segmentin en çok satan modelleri uzun süredir piyasada olan modellerden. 147 adet satan Jeep Renegade birinci olurken 124 adet satan Renault Captur ikinci, Suzuki Vitara üçüncü oldu.

Kompakt SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka/Model	Şubat 2018	Ocak-Şubat 2018
1	Jeep Renegade	147	232
2	Renault Captur	124	194
3	Suzuki Vitara	100	156
4	Peugeot 2008	95	154
5	Nissan Juke	75	170
6	Opel Mokka X	70	115
7	Ford EcoSport	43	43
8	SEAT Arona	35	76
9	Mazda CX-3	29	66
10	Opel Crossland X	27	54
Küçük-Kompakt SUV Segmenti toplam satış			1429
Küçük-Kompakt SUV Segmenti pazar payı			% 2,28



C-D SUV'da Qashqai önde

Yenilendiği için güncel modelin satışları düşen Dacia Duster, Şubat ayında biraz gerilere düştü ve Nissan Qashqai aradan sıyrılarak 829 adet satışla birinciliğe yerleşti. Son zamanlarda yükseliş kaydeden Peugeot 3008 modeli 571 adet satışla ikinci oldu. 393 adet satışla Hyundai Tucson ise dördüncü geldi.

E-7 Lüks SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka/Model	Şubat 2018	Ocak-Şubat 2018
1	Nissan Qashqai	829	1242
2	Peugeot 3008	571	876
3	Dacia Duster	489	907
4	Hyundai Tucson	393	699
5	Ford Kuga	336	590
6	Volkswagen Tiguan	331	655
7	Toyota C-HR	275	992
8	Kia Sportage	190	321
9	Renault Kadjar	161	283
10	Honda CR-V	113	239
Orta-Kompakt SUV Segmenti toplam satış			8.870
Orta-Kompakt SUV Segmenti pazar payı			% 14,20



Audi Q5 lider

Ocak ayında ikinci olan Audi Q5 Şubat'ta atak yaparak 65 adet satışla birinciliğe yerleşti. Onun arkasından 33 adet satışla Porsche Macan ve 32 adet satışla Mercedes-Benz GLC geldi. Bu modelleri Land Rover Discovery Sport ve Toyota Land Cruiser Prado takip etti.

F-7 Üst Lüks SUV segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka/Model	Şubat 2018	Ocak-Şubat 2018
1	Audi Q5	65	100
2	Porsche Macan	33	63
3	Mercedes-Benz GLC	32	70
4	Land Rover Discovery Sport	26	34
5	Toyota Land Cruiser Prado	25	47
6	Volvo XC60	25	59
7	Mercedes-Benz GLC Coupe	19	44
8	Land Rover Discovery	10	22
9	Jaguar F-Pace	10	21
10	Land Rover Evoque	9	25
E-7: Lüks SUV Segmenti toplam satış		417	
E-7: Lüks SUV Segmenti pazar payı			% 0,66



Volvo XC90 yoluna devam ediyor

Ocak ayında Volvo XC90 modeli liderlik koltuğuna yerleşmişti. Şubat ayında da satışlarını devam ettiren Volvo XC90, 65 adetle yine lider oldu. Onun ardından Range Rover, Range Rover Sport ve BMW X5 modelleri geldi.

F-7 Üst Lüks SUV segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka/Model	Şubat 2018	Ocak-Şubat 2018
1	Volvo XC90	65	134
2	Range Rover	43	49
3	Range Rover Sport	31	45
4	BMW X5	28	74
5	Range Rover Velar	22	49
F-7: Üst Lüks SUV Segmenti toplam satış			430
F-7: Üst Lüks SUV Segmenti pazar payı			% 0,69

e-otodergi'nin "İLK"leri ve "EN"leri

Sizinle e-otodergi'nin Türkiye otomotiv dergiciliğinde yaşattığı "ilk"leri ve sahip olduğu "en"leri paylaşmak istiyoruz.

e-otodergi'nin "İLK"leri

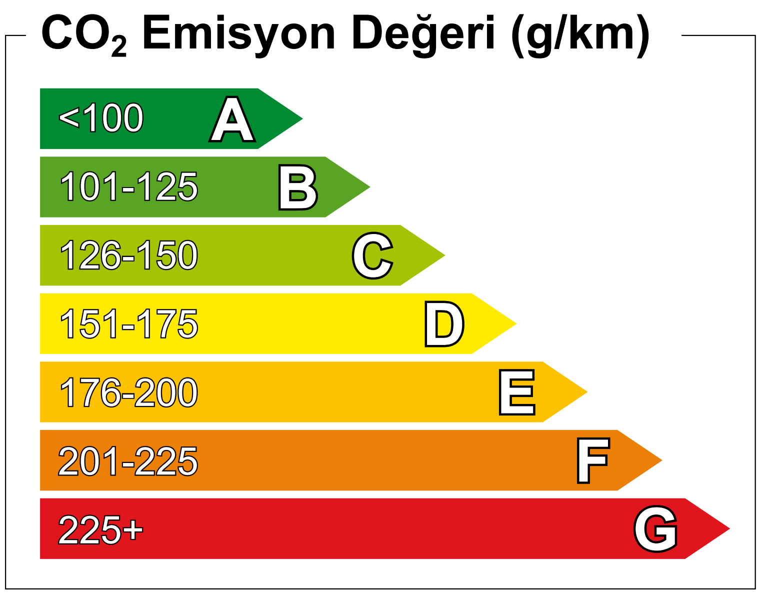
- Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi (Temmuz 2008)
- Türkiye'nin ilk ücretsiz otomobil dergisi
- Türkiye'de ilk kez otomobil dergisi içinde video yayını (Mayıs 2009, Editör videosu)
- Türkiye'de ilk kez otomobil dergisi içinde flash yayını (Ocak 2010, Lassa Snoways Era testi)
- Türkiye'nin ilk "her sayısı her an yayında olan" otomobil dergisi
- Türkiye'de ilk ücretsiz test yıllığı yayınlayan otomobil dergisi (28 Mayıs 2010)
- Türkiye'nin reklamlara link verilebilen ilk otomobil dergisi (Sadece bir tıklamayla, ilgili reklamı veren şirketin web sitesine ulaşılır)
- Türkiye'nin ilk videolu reklam yayınlayan otomobil dergisi (Eylül 2009, Peugeot 3008)
- Türkiye'nin ilk videolu test ölçümü yayınlayan dergisi (Ekim 2010)
- Türkiye'nin ilk videolu advertorial projesi yayınlayan otomobil dergisi (Haziran 2011, Bridgestone Ecopia EP100A)
- App Store'da kendine özel iPad uygulaması olan ilk Türk otomobil dergisi (26 Haziran 2011)
- 3D video yayınlayan ilk Türk otomobil dergisi (3 Ağustos 2012)

e-otodergi'nin "EN"leri

- Türkiye'nin en çevreci dergisi (Kağıt, mürekkep, dağıtım, iade yok)
- Türkiye'nin hakkında en çok konuşulan otomobil dergisi
- Türkiye'nin en çok taklit edilen otomobil dergisi (Birçok taklidimiz çıktı, bazıları kapandı bile)
- Türkiye'nin en bağımsız ve tarafsız otomobil dergisi (Hiçbir medya holdingine ait değiliz, her konuda bağımsızız)
- Türkiye'nin en çok kıskanılan otomobil dergisi (Neredeyse sektördeki her gazeteci "Bu projeyi ben de düşünmüştüm, siz yaptınız" diyor)
- Türkiye'nin en interaktif otomobil dergisi (Linkli ilanlar, flash uygulamaları, videolar vb.)
- Türkiye'nin en kolay arşivlenen otomobil dergisi (Bilgisayarınızda/iPad'inizde, flash bellek ya da CD'de arşivleyebilirsiniz. e-otodergi sayıları sararmaz, solmaz, yırtılmaz ve pdf dosyayı silmediğiniz taktirde, sonsuza kadar sizinle kalır)
- Türkiye'nin en hızlı haber yapabilen otomobil dergisi (Örneğin 6 Eylül'de yayına girecek bir sayı için 5 Eylül'de bile haber yazabiliriz, test yapabiliriz, ilan kabul edebiliriz)
- Türkiye'nin en kolay ulaşılan otomobil dergisi (e-otodergi'ye dünyanın neresinde olursanız olun, bir web adresi yazarak ya da iPad uygulamamızı indirerek ulaşabilirsiniz. Dergiyi bulamama sorunu da yaşamazsınız. e-otodergi tükenmez, her ay sınırsız sayıda indirilebilir)

Hangi otomobil ne kadar çevreci?

Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran "emisyon değeri tablosu", onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.



Türkiye'nin en çevreci otomobil dergisi e-otodergi olarak, Temmuz 2010 sayımızdan bu yana her sayımızda, otomobillerin karbondioksit emisyonlarına göre derecelendirildiği ve bu sayede tüketicilerin küresel ısınma karşısında bilinçlendirildiği "karbondioksit emisyon değeri tablosu"nu yayınlıyoruz. Bu tabloda yer alan kriterler, araçları doğaya verdikleri zarara göre birer harfle (A, B, C gibi) sınıflandırıyor. Artık dergimizde yer alan tüm "İlk Sürüş", "Sürüş İzlenimi", "İkili Sürüş İzlenimi", "Videolu Test", "Test" ve "Karşılaştırma" disiplinlerinde, her otomobilin karbondioksit emisyon değerini ve bu sınıflandırmada aldığı değeri açıklıyoruz. Amacımız, siz otomobilseverleri çevreye karşı duyarlı olma konusunda bilgilendirmek ve size hangi otomobilin hangi emisyon değeri sınıfına girdiğini daha çarpıcı bir şekilde gösterebilmek.



Sizi; araç satın alırken bu sınıflandırmalara dikkat etmeye, aracınızın bakımını aksatmamaya, basit önlemler alarak ve sürüş tarzınızı değiştirerek daha az yakıt tüketmeye, aracınızı gereksiz kullanmamaya, duraklama halinde aracınızın motorunu stop etmeye davet ediyoruz.

Dergiler sınıflandırılsaydı, e-otodergi "A" sınıfında olurdu!

Eğer otomobil dergilerine de çevrecilik konusunda harf verilseydi e-otodergi "A" sınıfında olurdu. Nedenlerini sıralayalım:

- Basılı dergi değiliz: Kağıt kullanmıyoruz, ormanları koruyoruz.
- Dağıtımımız web sitemizde yapılıyor: Dağıtım için kamyon, uçak vb. taşıtlar kullanmıyoruz. Emisyon üretmiyoruz.
- İademiz yok: Basıp dağıttığımız dergilerden satılmayanlar tekrar elimize gelip çöpe dönüşmüyor. Her ay kaç kişi isterse, o kadar kişi dergimizi indirebilir.
- Emisyonumuz sıfıra yakın: Keşke sıfır olsaydı ama internetten yayın yaptığımız için dergimizi indirmek için elektrik enerjisi gerekiyor.
- Hemen belirtelim: e-otodergi'nin tüm çekimlerinde, konumuz otomobil olmasına karşın; tutum, davranış ve sürüş tarzımızla çevreye en az zararı verme gayreti içerisindeyiz.

Bir öğün fiyatına 400 km

Fabrika verilerine göre Türkiye'nin en az yakıt tüketen otomobillerinden biri olan Ford Fiesta 1.5 TDCi 85 HP, gerçek yol şartlarında elde ettiği sonuçla, Türkiye'nin en düşük yakıt tüketimli sürüşlerinden birine imza attı.

Yazı: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Savaş Yılmaz





Otomobil, insanı özgürleştiren icatlardan biri... Ancak artan akaryakıt fiyatları sadece otomobil meraklılarının değil, seyahat özgürlüğünü doyasıya yaşamak isteyenlerin de önündeki en büyük engellerden biri. Artık insanlar akıllarına esince otomobillerine atlayıp çevre illerden birinin meşhur lezzetlerini tatmak ve oranın havasını solumak yerine, kendilerini kısıtlama yoluna gidiyorlar.

Ancak doğru bir otomobil ve doğru bir sürüş tarzıyla, yükselen akaryakıt fiyatlarının olumsuz etkisini daha az hissetmek mümkün. Çünkü iklim, yol yüzeyi gibi faktörleri bir kenara bırakırsak; lastik hava basıncı, otomobilin bakım durumu, kullanım tarzı ve doğru otomobil seçimi gibi başlıca kriterler, sürücünün kontrolünde olan ve yakıt tüketimini etkileyen başlıca faktörler olarak karşımıza çıkıyor.

Bilindiği gibi Türkiye'deki en az yakıt tüketen otomobillerden biri olan Ford Fiesta 1.5 TDCi 85 HP, fabrika verilerine göre şehir içinde 3.9 lt/100 km, şehir dışında 3.2 lt/100 km, ortalamada ise 3.5 lt/100 km yakıt tüketiyor. Peki Fiesta 1.5 TDCi gerçek hayat kullanımında bundan daha iyi değerler yakalayabilir mi? Bu sorunun yanıtını bulmak için, eski güzel günlerde, insanların aklına esince yola çıkıp, hem damak tadı hem de stres atmak için yaptıkları gibi bir gezinti yapmak istedim. İstikamet, akşam yemeği için Edirne! Kalkış noktası İstanbul'un Büyükçekmece ilçesi, gidiş-dönüş tahmini mesafe 400 km.

Hedef büyük, ancak hacimsel olarak düşündüğümüzde küçük kalıyor. Çünkü hedef 3.0 lt/100 km'nin altı. Saat 18:30 gibi yola çıktığımda aslında bu saatin bu iş için doğru bir saat olmadığı hissine kapıldım. Zira yola çıkar çıkmaz yoğun bir trafikle karşılaştım. Neyse ki Fiesta'nın hızlı ve sarsıntısız çalışan stop-start sistemi en azından sıkışık trafikte motoru durdurarak gereksiz yakıt tüketiminin önüne geçilmesinde yardımcı oluyordu. Büyükçekmece'nin içinden çıkıp D 100 karayoluna bağlandığımda ise yaklaşık 10 km boyunca yoğun ama akıcı bir trafikte yol aldım. Silivri civarındaki yokuşlu kesim benim çekindiğim bölgelerden biriydi. Ancak 1750 d/d'de ortaya çıkan 215 Nm'lik maksimum tork sayesinde bu bölgeyi aşarken tüketim göstergesinde gördüğüm 2.7 lt/100 km'lik ortalama tüketim yüzümü güldürmeye yetti. Zira önümde nispeten daha az yoğun olduğunu umduğum 160 km civarında bir yol vardı. Çorlu'ya vardığımda toplam 65 km yol geride kalmıştı ancak bu bölgede neredeyse tüm kırmızı ışıklara yakalanmam neticesinde hem ortalama hızım düştü hem de bir fizik kuralı olarak ilk kalkış anında tüketim artışı oldu ve yol bilgisayarında ortalama tüketim değeri 0.1 lt/100 km artarak 2.8 lt/100 km oldu. Sıkışık trafik beklemediğim bir durumdu ancak Fiesta'nın B&O 9 hoparlör ve 1 subwoofer ile güçlendirdiği müzik sisteminin ruh halimi nasıl da hızlı değiştirdiğini aktarmam lazım. Seyahat ederken belki de en gerekli yol arkadaşı, sevdiğimiz bir müzik parçası diye düşünüyorum ve Fiesta bana bunu altın bir tepsi içinde sundu. 112'nci km'ye geldiğimde yol bilgisayarındaki ortalama tüketim değeri 2.6 lt/100 km'ye kadar geriledi. Bundan bir sonraki büyük ilçe olan Lüleburgaz da, kırmızı ışıkların tamamına yakalandığım diğer bir yer oldu ve ortalama tüketim tekrar 2.7 lt/100 km'ye yükseldi. Burada yeşil dalga uygulaması var ama her nedense şehir içi hız limiti olan 50 km/s ile gitmeme rağmen bu dalgayı yakalayamadım. Babaeski'ye kadar tatlı eğim ve rampalardan oluşan yolda tekrar 2.6 lt/100 km'yi yakaladık. Artık önümüz açık ve Edirne'ye kadar rahat bir yolculuk bizi bekliyor.



Yola çıkmadan önce



Yolculuk sonunda







Ford SYNC 3 hayatı kolaylaştıran bir bağlanabilirlik çözümü. B&O ses sistemi, kaliteli ses üretiyor.

Edirne'ye girerken Mimar Sinan'ın muhteşem eseri Selimiye Camii'nin minareleri gözükmeye başlıyor. 1569-1575'te Sultan II.Selim için yapılan bu anıt eser, mimarisiyle olduğu kadar iç mekan akustiğiyle de benzersiz. 195 km sonunda Edirne'ye giriş yaptığımda ortalama yakıt tüketim değeri 2.6 lt/100 km! Yolculuk süresi ise 3 saat civarı. İyi bir yemeği hak ettim ancak Fiesta'nın acıktığını söylemek zor. Çorba, tava ciğer, piyaz, tatlı ve iki küçük şişe sudan oluşan akşam yemeği 45 TL tuttu. Yemekten sonra yaya olarak yaptığım ufak gezintiden sonra aynı rota üzerinden dönüşe geçiyorum ve toplamda 395 km'lik gidiş-geliş rotayı 2.6 lt/100 km ile tamamlıyoruz. Aynı yakıt pompasından depo taşana kadar yapılan dolum sonucunda 10.77 lt yakıt için 55.03 TL'lik ödeme yapıyorum. İstasyon yetkilisi ise Edirne'ye 55 TL'lik yakıtla gittiğime pek ikna olmuş gibi gözükmüyordu. Buna göre Ford Fiesta 1.5 TDCi, taşmanın da biraz etkisiyle 2.76 lt/100 km'lik tüketim ortalamasına









Yola çıkmadan önce ve yolculuk bitiminde deposunu doldurduğumuz Fiesta 1.5 TDCi'ın koltukları uzun yolda yorgunluk vermedi. Düşük motor devirlerinden itibaren ortaya çıkan maksimum tork sayesinde alt devirlerde bile çekiş gücü sorunu yaşamadan ilerledik.







Çorba, tava ciğer, piyaz, tatlı ve iki küçük şişe sudan oluşan akşam yemeği 45 TL tuttu.



imza attı. Açık söylemek gerekirse, bu sürüşte çok hızlı gitmedik ama çok yavaş da gitmedik.

Sonuç olarak Ford Fiesta 1.5 TDCi 85 HP, bu seyahatte orta halli bir lokantada bir kişinin bir öğünlük yemek masrafı kadar yakıt harcadı ve gerçek yol koşullarında yaklaşık 400 km'de tükettiği 55 TL'lik motorinle sürücüsüne seyahat özgürlüğünün zevkini en üst derecede yaşattı.



İstanbul'dan Edirne'ye gidiş-geliş olarak gerçekleştirdiğimiz bu seyahatte, 1.5 TDCi motor rekor sayılabilecek bir tüketime imza attı. 2,76 lt/100 km.

Honda Civic Sedan 1.6 Dizel

Düşük yakıt tüketimi maliyetli Civic Sedan arayışında olan Honda tutkunları, bu beklentilerini LPG'li Civic Sedan Eco ile karşılıyordu. Ancak Şubat sonunda satışa sunulan 1.6 i-DTEC motorlu Civic Sedan ile dizel motor tutkunlarının bekleyişi de son buldu.

Yazı ve fotoğraflar: Tarık Akagün / İzmir





Honda Civic Sedan, geçen yıl bazı kullanıcıların yaşadığı göçük olayından sonra şimşekleri üzerine çekmiş olmasına rağmen, elde ettiği 19.000 adeti aşan satışla Honda'nın satış rekoru kırdığı yılın başrol oyuncusu oldu. Bu satış adetini sadece benzinli ve benzinli + LPG motor seçenekleri ile yakalayan Civic Sedan gamında artık bir de 1.6 lt dizel motor seçeneği var. Bilindiği gibi Honda dizellere mesafeli duran bir marka ve uzun yıllardan beri alternatif yakıt konusunda enerjisinin çoğunu hidrojen yakıt hücreli ve hibrit araçlara ayırıyor.







Ancak dizel tutkunlarının talepleri sonucunda 2004 yılında ilk dizel motorlu Honda olan 2.2 litre dizel motorlu Accord satışa sunulmuştu. Daha sonra Civic Hatchback ve CR-V gibi modellerde de 1.6 litre dizel motorları görmüştük. Yeni dizel motor, blok olarak eski 1.6 dizel hatchback'teki motorla aynı. Ama çoğu parçası değiştirilmiş. Alüminyum yerine çelik piston kullanılan motorun termal verimliliği yükseltilmiş. Bununla birlikte turbo pallerinin tasarımı yenilenmiş, hareketli parçaların sürtünmesi azaltılmış ve katalizatör de geliştirilmiş.

Honda Civic Sedan 1.6 Dizel Elegance'ın fiyatı 121.000 TL, Civic Sedan 1.6 Dizel Executive'in fiyatı ise 130.000 TL. Civic 1.6 i-DTEC Elegance'ta, 1.6 benzinli Elagance'tan farklı olarak stop-start sistemi, renkli TFT gösterge tablosu, 6.2 inçlik multimedya ve navigasyon ekranı bulunuyor. 1.6 dizel Executive'de ise benzinli kardeşinden farklı olarak stop-start sistemi ve 17 inçlik alaşım jantlar sunuluyor.

Sürüş özellikleri

Otomobilde yer alan stop-start teknolojili 1597 cc'lik motor 4.000 d/d'da 120 PS güç ve 2.000 d/d'da 300 Nm tork üretiyor. Altı ileri manuel şanzımanla kombine edilen Civic Sedan 1.6 i-DTEC Executive, 0'dan 100 km/s hıza 10.0 saniyede ulaşıyor. Yakıt tüketimi ortalama 3.4 lt/100 km olan Honda Civic Sedan 1.6 Dizel'in CO2 emisyonu ise 91 g/km. Bu motor Honda'nın daha önceki 1.6 dizel motorundan

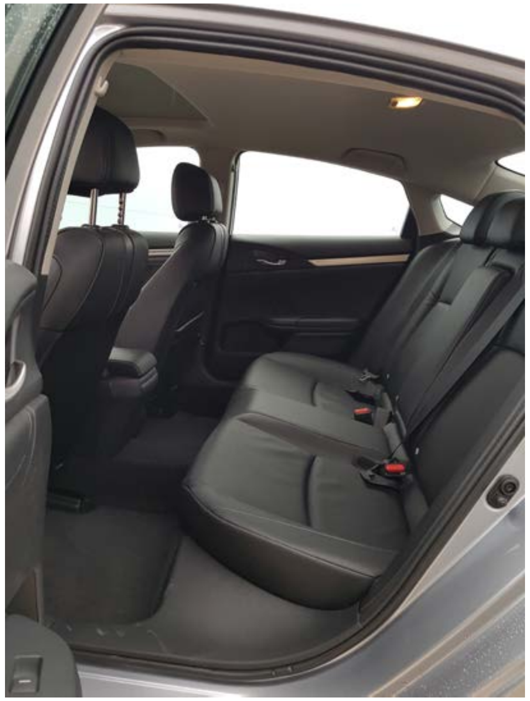
Hem ana gösterge birimleri hem de renkli ve dokunmatik ekran başarılı. Dizel motor, ilk etapta manuel şanzımanla satışa sunuldu.



daha farklı. Eskisinde alüminyum pistonlar varken, yeni motorda çelik pistonlar kullanılmış. Ayrıca NOx katalizöründe de ve dizel partikül filtresinde (DPF) de iyileştirmeler yapılmış. 1.6 i-DTEC motor sessiz ve sarsıntısız karakteriyle dikkat çekiyor. Açık söylemek gerekirse 1.6 lt kategorisinde daha sessiz ve yumuşak çalışan bir dizel motor kullandığımı hatırlamıyorum. 6 ileri oranlı manuel şanzımanın vites geçişleri de rahat. Otomobilin kısa turlu direksiyonun tepkisi 1.6 benzinlide olduğu gibi başarılı ve yol tutuş da güvenli.

Civic Sedan 1.6 i-DTEC; boyutlar, tasarım ve iç mekan bakımından bir farklılığa sahip değil. Oturma alanları yeterince geniş ve konforlu.







Sonuç

1.6 dizel motorlu Civic Sedan, C segmenti sedan müşterilerinin beklentilerini karşılayacak bir otomobil. İç hacmi geniş, konforlu ve yakıt tüketimi düşük. 2018 yılında Honda'nın Türkiye'deki tesislerinde 40.000 adet üretilecek Honda Civic Sedan'ın 10.000 adetinin dizel olması bekleniyor. Dizel + otomatik vites Honda Civic Sedan isteyenlerin ise 2018 Temmuz ayını beklemeleri gerekiyor.



Honda Civic Sedan 1.6 i-DTEC Executive	
Fabrika verileri	
Motor:	1598 cc, 4 silindirli, 16V
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	120 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	300 Nm @ 2000 d/d
Maksimum hız:	201 km/s
0-100 km/s:	10.0 sn
Bagaj hacmi:	519 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4648 / 1799 / 1407 mm
Tüketim (ş.içi / ş.dışı / ort.):	3.5 / 3.4 / 3.4 lt/100 km
Fiyat:	121.000 (Elegance) / 130.000 TL (Executive)
+	Geniş iç mekân, bagaj hacmi, direksiyon hissi, motor
−	Ufak tefek işçilik sorunları

91 g/km A

Ford EcoSport

B segmenti crossover model Ford EcoSport'u Antalya'daki lansmanında kullanma fırsatı bulduk.



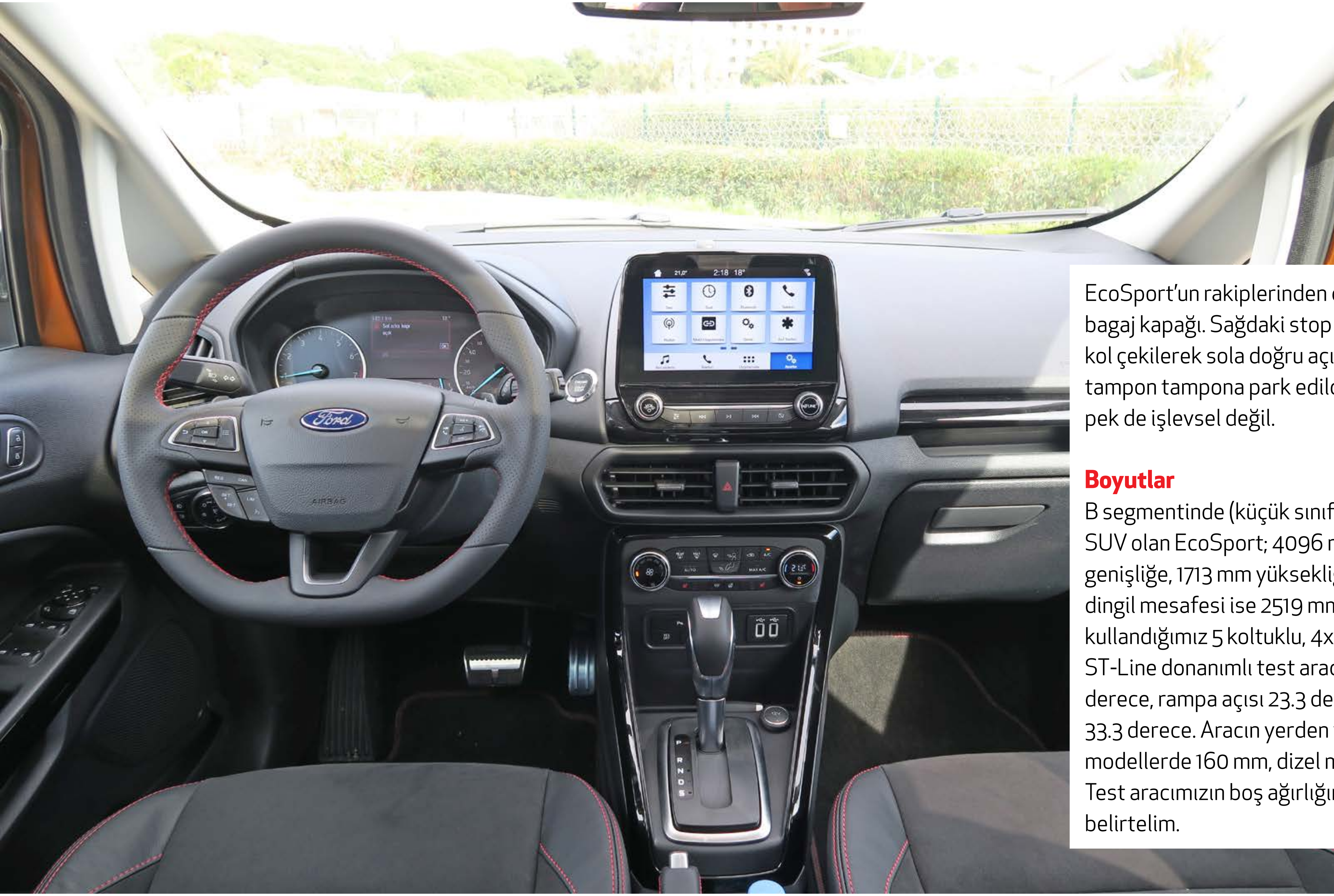
Yazı ve fotoğraflar: Emre Anamur / Antalya

Aralık 2017 tarihli 112'nci sayımızda ilk sürüş izlenimi yazısını yayınladığımız Ford EcoSport 1.0 EcoBoost Otomatik'i bu kez Antalya'da test ettik.

Tasarım

Ford EcoSport, aslında Avrupa'da 2014 yılında satışa çıkmış bir otomobil. Ancak Türkiye'ye, üretimi Romanya fabrikasına alınıp fiyatı daha makul hale gelince, makyajlı versiyonu ithal edilmeye başlandı. Bugüne kadar 166.000 adetten fazla satılan makyaj öncesi EcoSport'un 2300 parçasının değiştirildiği belirtiliyor. EcoSport, özellikle ön kısımda modern bir tasarıma sahip. Ford modellerinin bir imzası niteliğindeki altıgen ön ızgara marka kimliğini ortaya koyarken led gündüz farları, çift renk gövde (opsiyonel), tavan rengi dış dikiz aynaları, tavan barı, karartılmış arka camlar ve modern tasarımlı stop lambaları, aracın güzel görünmesini sağlıyor.





EcoSport'un rakiplerinden en farklı olduğu konu ise bagaj kapağı. Sağdaki stop lambasının içine gizlenen kol çekilerek sola doğru açılan bagaj kapağı, araçların tampon tampona park edildiği dar park alanlarında pek de işlevsel değil.

Boyutlar

B segmentinde (küçük sınıf) yer alan bir crossover-SUV olan EcoSport; 4096 mm uzunluğa, 1765 mm genişliğe, 1713 mm yüksekliğe sahip. Otomobilin dingil mesafesi ise 2519 mm. Lansmanda kullandığımız 5 koltuklu, 4x2 aktarma sistemli ve ST-Line donanımlı test aracının yaklaşma açısı 21 derece, rampa açısı 23.3 derece ve uzaklaşma açısı 33.3 derece. Aracın yerden yüksekliği ise benzinli modellerde 160 mm, dizel modellerde ise 190 mm. Test aracımızın boş ağırlığının 1324 kg olduğunu da belirtelim.

İç mekân

EcoSport'un iç mekanında ilk dikkat çeken, ön konsolun en üst kısmına yerleştirilmiş olan Ford SYNC3 ekranı. Renkli ve dokunmatik bu ekran, otomobilin birçok fonksiyonuna kolayca ve yüksekte olduğu için gözü yoldan minimum ayırarak kumanda etmeyi sağlıyor. Yüksek çözünürlüklü bir geri görüş kamerasının da yer aldığı bu ekran, 8 inç büyüklüğünde. Ana gösterge tablosundaki 4.2 inç'lik TFT ekran ise özellikle yol bilgisayarı verilerine kolay erişim sağlıyor. Eşya gözü ve bardaklık konusunda sorun bulunmayan otomobilde, direksiyon simidinin tasarımı hayli sportif. Kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş. Yeterli sayıda usb ve 12V girişi de bulunuyor. Arka koltuk sırasında, bu sınıfa göre yeterli diz, baş ve omuz mesafesi sunuluyor. Zemindeki şaft tüneli yüksekliği de çok değil.

Motor ve şanzıman

Lansmanda EcoSport'un 1.0 litrelik, 3 silindirli, 12 supaplı, turbo benzinli motora ve 6 ileri, tork konvertörlü, tam otomatik şanzımana sahip versiyonunu kullandık. 6000 d/d'de 125 HP güç ve 1400-4500 d/d'de 170 Nm tork üreten motor, otomobile 180 km/s'lik maksimum hız ve 11.6 saniyelik 0-100 km/s hızlanma süresi sağlıyor. Ford EcoSport 1.0 EcoBoost Otomatik'in fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi 5.8 lt/100 km.





Ana gösterge tablosunda analog ve dijital birimler uyumlu bir şekilde yer alıyor. Ön konsolun üstündeki ekranın işlevselliği ve tepki hızı iyi. Araçta 6 ileri tam otomatik şanzımana yer veriliyor.

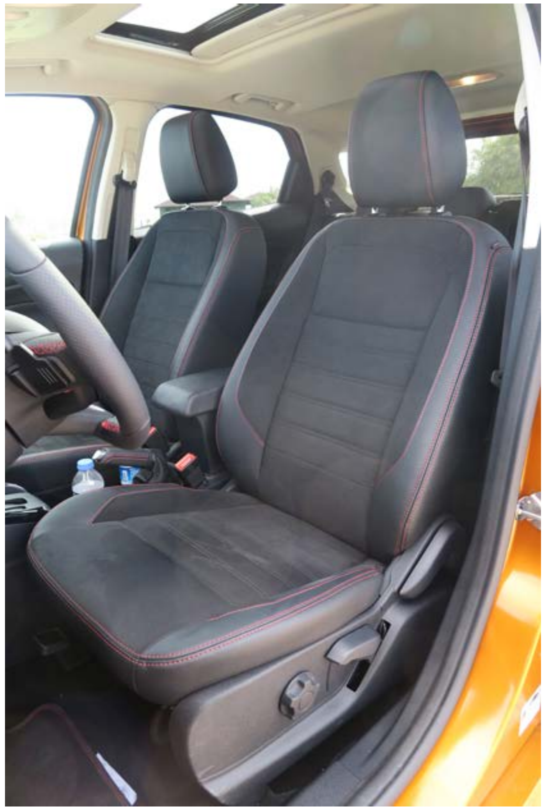
Sürüş özellikleri

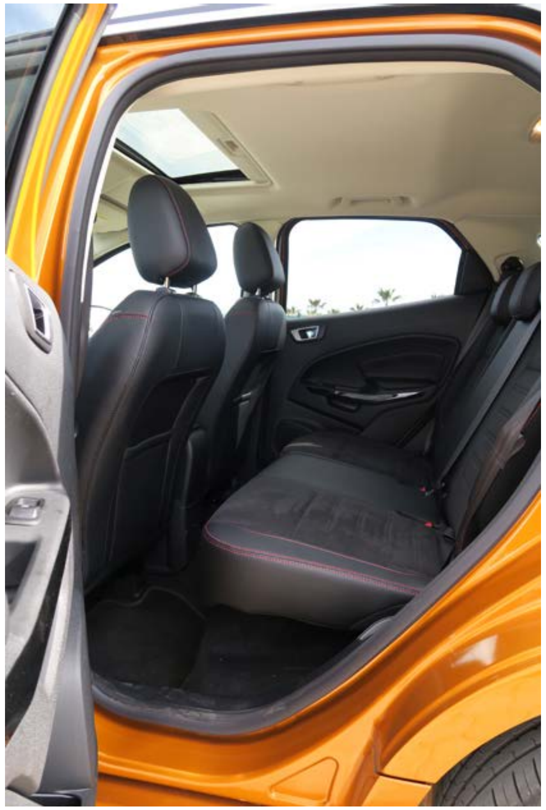
EcoSport'un sürüş pozisyonu iyi. Kendinizi yola hakim hissediyorsunuz. Bunda biraz yüksekte oturmanızın yanı sıra büyük camların da etkisi var. Direksiyon tepkileri hızlı ve net. Ancak 6 ileri oranlı, tork konvertörlü, tam otomatik şanzıman biraz gürültülü çalışıyor. Vites değişimleri ise sarsıntısız ve kararlı ama çok hızlı değil. Önden çekişli aracın süspansiyon sistemi biraz sert ayarlı, yani konfordan ziyade yol tutuşa öncelik verilmiş. Fren pedalının sertliği, fren hissi ve mesafesi iyi ancak bu aracın Euro NCAP çarpışma testinden 4 yıldızla ayrıldığını belirtmekte fayda var.



Sonuç

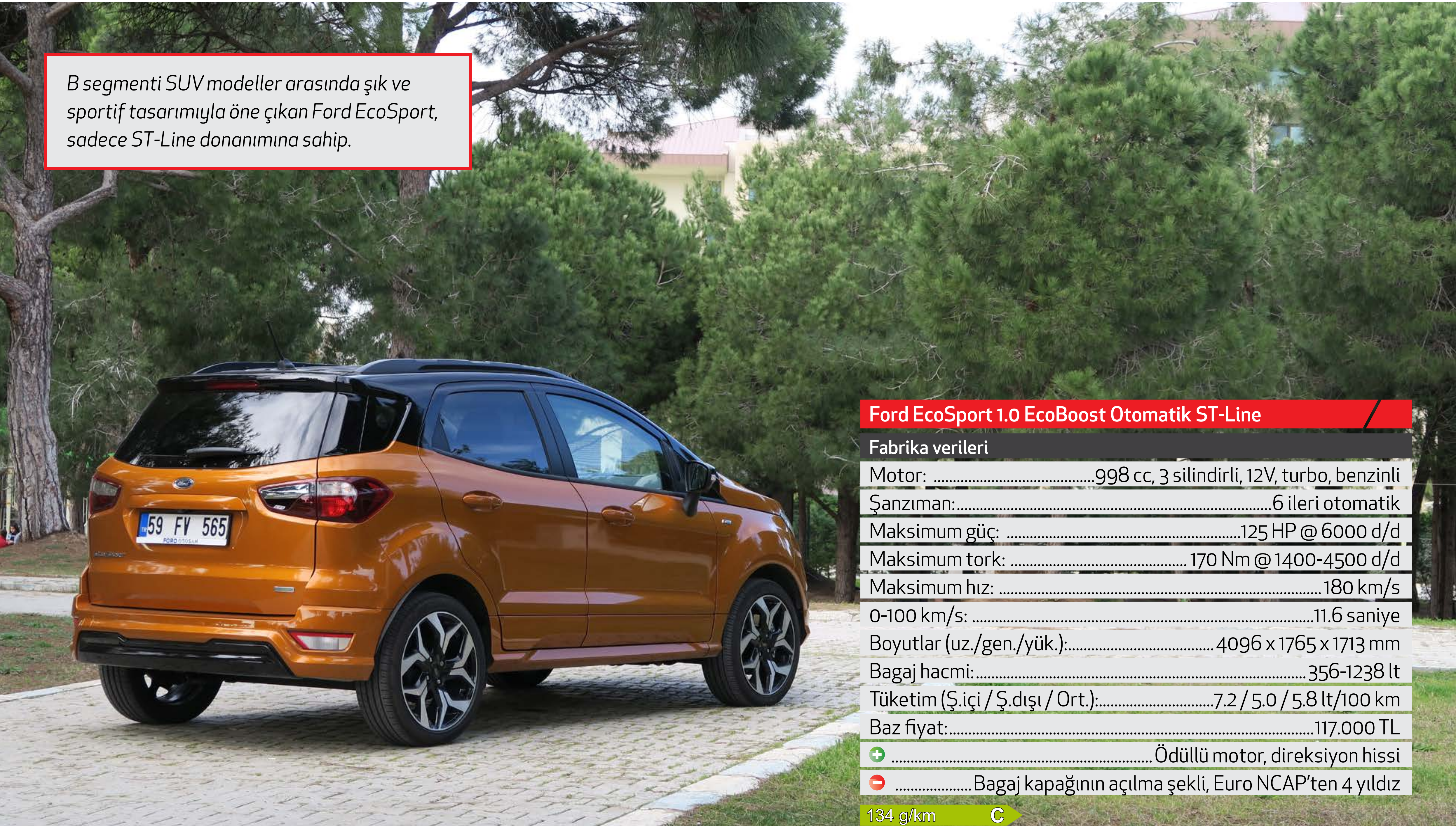
Ford EcoSport, Türkiye'de her ikisi de ST-Line donanımlı ve 4x2 aktarma sistemli olmak üzere 1.0 EcoBoost 125 HP Otomatik ve 1.5 TDCi 100 HP Manuel seçenekleriyle satışa sunuldu. İki modelin de baz fiyatı aynı: 117.000 TL. Mayıs ayında bu seçeneklere EcoBlue olarak adlandırılan yeni 1.5 litrelik, 4 silindirli turbo dizel motor eklenecek. Manuel şanzımanla kumanda edilecek olan bu versiyon 4x4 aktarma sistemine sahip olacak. Son zamanlarda hemen hemen her markanın yeni model geliştirdiği B-SUV segmentinde Juke, 2008, Captur, Crossland X, Arona, C3 Aircross gibi iddialı modeller yer alıyor. Bunlara kısa bir süre sonra Kona ve T-Roc da eklenecek. Yani EcoSport'u zorlu bir mücadele bekliyor. Ford Otosan'ın 2018 yılı EcoSport satış hedefi 1300 adet olarak açıklandı. Mücadeleyi hangi modelin kazanacağını bekleyip göreceğiz.







EcoSport'un en fazla öne çıkan tasarım özelliği, sol tarafa doğru açılan bagaj kapağı. Bu tür bir açılma şekli pek de işlevsel değil. Koltuklar rahat ve B segmenti ortalamalarında diz, baş ve omuz mesafesi sunuyor.



B segmenti SUV modeller arasında şık ve sportif tasarımıyla öne çıkan Ford EcoSport, sadece ST-Line donanımına sahip.

Ford EcoSport 1.0 EcoBoost Otomatik ST-Line

Fabrika verileri	
Motor:	998 cc, 3 silindirli, 12V, turbo, benzinli
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum güç:	125 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	170 Nm @ 1400-4500 d/d
Maksimum hız:	180 km/s
0-100 km/s:	11.6 saniye
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4096 x 1765 x 1713 mm
Bagaj hacmi:	356-1238 lt
Tüketim (Ş.içi / Ş.dışı / Ort.):	7.2 / 5.0 / 5.8 lt/100 km
Baz fiyat:	117.000 TL
+	Ödüllü motor, direksiyon hissi
−	Bagaj kapağının açılma şekli, Euro NCAP'ten 4 yıldız

134 g/km C

Opel Grandland X

Opel'in yepyeni kompakt SUV modeli Grandland X'i İstanbul-Sapanca ve ardından Sapanca-İstanbul rotalarında, hem asfalt hem de arazide kullandık.



Yazı: Emre Anamur / Sapanca
Fotoğraflar: Opel Medya



Bir süre önce PSA (Peugeot Citroen) Grubu bünyesine geçen Alman Opel, bu birleşme basından gizli olarak çok önce gerçekleşmiş olacak ki, karşımıza birdenbire Peugeot 3008 platformunda geliştirilen bir kompakt SUV modeliyle çıkıverdi. Grandland X adlı bu yepyeni modeli İstanbul ve Sapanca'da uzun kilometreler boyunca test etme imkanımız oldu.







Tasarım

Grandland X'in tasarımı modern ve sportif. Önde, diğer Opel modellerinde de yer alan ve logonun sağında ve solunda, adeta birer kanat gibi uzanan krom çizgilere sahip ön ızgara marka kimliğini ortaya koyuyor. Led gündüz farları çift çizgi şeklinde tasarlanmış ve göze güzel gözüküyor. Full led farlar, tampon köşelerine yerleştirilmiş ön sis farları ve tamponun alt kısmında yer alan yatay krom çıta, ön görünümü tamamlıyor. Otomobile yandan bakıldığında, çift renkli gövde dikkat çekiyor. Tavan rengi dış dikiz aynaları, karartılmış arka camlar, krom tavan barları ve yan camların üst kısmını çevreleyen krom çizgi öne çıkan diğer detaylar. IntelliGrip çekiş destek sistemine sahip Grandland X versiyonlarında 18 inç'lik jantlar bulunuyor. Köpekbalığı sırtı tasarımlı anten sportif tasarımın detaylarından bir diğeri. Arka tasarımda ise, ortada yer alan büyük Opel logosu dikkat çekerken stop lambalarında, tıpkı ön farlardaki gibi çift çizgili led aydınlatmaya yer verilerek bütünlük sağlanmış. Bagaj kapağının üst kısmında entegre spoyler ve üçüncü stop lambası yer alıyor.

Boyutlar

4477 mm uzunluğa, 1856 mm genişliğe, 1609 mm yüksekliğe sahip olan bu C segmenti (kompakt sınıf) SUV modelinin dingil mesafesi ise 2675 mm. 5 koltuklu, önden çekişli (4x2) ve Excellence donanımlı test aracının yerden yüksekliği 188 mm,

Ön konsoldaki renkli ve dokunmatik ekranda görev yapan geri görüş kamerası ve 360 derece kamera konfor ve güvenliği arttırıyor. Otomobilde PSA Grubu'nun EAT6 adlı, 6 ileri tam otomatik şanzımanına yer verilmiş. Test aracımızda yer alan IntelliGrip çekiş destek sistemi, bünyesinde "normal", kar", "kum" ve "çamur" modları ile "ESP off" modunu bulunduruyor. Bu sistem, Sapanca'da çamurlu arazide bizden tam not aldı.

yaklaşma açısı 17.6 derece, karın açısı 14.4 derece ve uzaklaşma açısı 12.4 derece. Aracın boş ağırlığı, motor ve şanzımana göre 1350-1430 kg arasında değişiyor. Grandland X'in bagaj hacmi 514 litre. Bu hacim, arka koltuklar öne katlandığında 1652 litreye çıkıyor.

İç mekân

Otomobile bindiğinizde ilk dikkat çeken özellik, konforu arttıran AGR sertifikalı ve ısıtmalı-soğutmalı ön koltuklar. Üç kollu ve ısıtmalı deri direksiyon simidinin tasarımı sportif. Ana gösterge tablosu analog ve dijital göstergelerin uyumlu bir birlikteliğinden oluşuyor. Direksiyon simidindeki butonlarla kumanda edilen 3.5 inç'lik TFT ekran, özellikle yol bilgisayarı verilerini takip etmek için ideal. Ön konsolda ise, donanıma göre 7 inç'lik R 4.0 IntelliLink ya da 8 inç'lik, Türkiye haritalı NAVI 5.0 IntelliLink multimedya sistemi yer alıyor. Geri görüş kamerasının da yer aldığı sistem güzel çalışıyor ve ekranın tepki hızı iyi. Ayrıca Android Auto ve CarPlay'i de destekliyor. Kol dayamanın içinde kablosuz şarj alanı bulunuyor. Arka koltuk sırasında yeterli oturma alanı sunuluyor. Panoramik cam tavan kokpiti ferah kılıyor. Eşya gözü konusunda sorun bulunmayan otomobilde, eğer IntelliGrip sistemi varsa, o sistemin vites kolu bölgesindeki çevirmeli kumandası nedeniyle bardaklığa yer verilmiyor. Bu da bizce bir dezavantaj. Bu sorun, IntelliGrip bulunmayan otomobillerde yok.



Motor ve şanzıman

Lansmanda kullandığımız Grandland X modelinde, 1.6 litrelik, 4 silindirli, 16 supaplı, turbo dizel motor ve 6 ileri, tork konvertörlü, tam otomatik şanzıman bulunuyordu. Şanzımanın, PSA Grubu'nun EAT6 adlı ünitesi olduğunu belirtelim. 3500 d/d'de 120 HP güç ve 1750 d/d'de 300 Nm tork üreten motor, otomobile 185 km/s'lik maksimum hız ve 12.2 saniyelik 0-100 km/s hızlanma süresi sağlıyor. Opel Grandland X 1.6 CDTi Otomatik 2018 versiyonunun fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi 4.6 lt/100 km, karbondioksit salımı ise 118 g/km.

Sürüş özellikleri

Otomobili İstanbul-Taksim'de teslim aldık ve Sapanca'ya kadar otoyolda kullandık. Sonra Sapanca ve çevresinde, sağanak yağmurlu bir havada, çamur ve taşlık bir zeminde arazi testi gerçekleştirdik. Ertesi gün ise, tekrar Sapanca-İstanbul rotasını yaptık. Bu parkurda 6.8 lt/100 km ortalama yakıt tükettiğimizi belirtelim. Bu da zaman zaman yüksek sürate de çıktığımız bu test için bizce iyi bir değer. İyi bir sürüş pozisyonu ve konforlu koltuklara sahip otomobilin direksiyon tepkileri hızlı ve net. Süspansiyon, aynı zamanda hem konfor hem de başarılı bir yol tutuş sunmayı başarıyor. Görüş açıları geniş ve sorunsuz. Fren pedalının hissi ve fren mesafesi de iyi. EAT6 şanzıman, motorla uyumlu çalışıyor ve vites geçişleri hızlı, sarsıntısız ve kararlı. Ayrıca yokuştaki kalkışlarda geri kaydırmıyor. IntelliGrip sisteminde yer alan "kar", "kum" ve "çamur" modlarının yanı sıra "normal" mod ve "ESP devre dışı" modu bulunuyor. Bunlar, tıpkı Advanced Grip Control sistemli Peugeot 3008 modelindeki gibi, 4x2 aktarma sistemli (önden çekişli) bu SUV'a hafif arazide maksimum fayda sağlıyor. Biz, off-road testinde "çamur" modunun faydasını gördük. Hızlı otoyol kullanımında iç mekana bir miktar yol ve rüzgar sesi alan otomobilin motoru, dizel olması nedeniyle biraz gürültülü çalışıyor.



Sonuç

Opel Grandland X, Türkiye'de iki motor seçeneğiyle satılıyor. 1.2 litrelik turbo benzinli motor, 130 HP güç üretiyor. 6 ileri manuel ve 6 ileri otomatik şanzımanla satılan bu versiyonda Enjoy, Excellence ve Ultimate donanımları bulunuyor. Bu motora sahip otomobilin fiyatları 140.900 TL ile 204.900 TL arasında değişiyor. İkinci ve son seçenek olan 1.6 litrelik turbo dizel motor ise 120 HP güç üretiyor. 6 ileri manuel ve 6 ileri otomatik şanzımanla satılan bu versiyonda da Enjoy, Excellence ve Ultimate donanımları bulunuyor. Bu motora sahip otomobilin fiyatları 167.900 TL

Otomobilde eşya gözü konusunda sorun yok ancak IntelliGrip sistemli versiyonların orta konsolunda bardaklık bulunmuyor. 514 litrelik bagaj hacmi, arka koltuklar öne katlandığında 1652 litreye kadar çıkıyor.



ile 222.900 TL arasında değişiyor. Grandland X, 2017 yılında 19.000'in üzerinde satış yapan Nissan Qashqai'nin lider konumda bulunduğu kompakt SUV segmentinde, Qashqai ve kuzeni Peugeot 3008'in yanı sıra Dacia Duster, Volkswagen Tiguan, SEAT Ateca, Skoda Karoq, Hyundai Tucson, Ford Kuga, Renault Kadjar gibi önemli modellerle rekabet edecek ve sahip olduğu özellikler sayesinde hatırı sayılır bir satış rakamına ulaşacağı kesin.



Opel Grandland X 1.6 CDTi Otomatik 4x2 Excellence

Fabrika verileri	
Motor:	1560 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, dizel
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum güç:	120 HP @ 3500 d/d
Maksimum tork:	300 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	185 km/s
0-100 km/s:	12.2 saniye
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4477 x 1856 x 1609 mm
Bagaj hacmi:	514-1652 lt
Tüketim (Ş.içi / Ş.dışı / Ort.):	5.1 / 4.2 / 4.6 lt/100 km
Baz fiyat (Enjoy Otomatik):	178.900 TL
+	AGR sertifikalı koltuklar, tasarım, şanzıman
−	IntelliGrip olunca bardaklık yok, 4x4 seçeneği yok

118 g/km B



Türkiye'de ilk ve tek!

Türkiye'de sadece e-otodergi'nin sahip olduğu videolu test cihazıyla gerçekleştirdiğimiz test ölçümleri, otomobillerin performanslarını şüpheye yer bırakmayacak bir şekilde gözler önüne seriyor.

Test ölçümünde yeni bir dönem başladı

Ekim 2010'dan itibaren otomobil test ölçümlerinde bir dönemi kapatıp yeni bir dönem başlattık! Artık testleri siz yapmışsınız gibi seyrediyor, test ölçümlerini gözlerinizle görüyor, doğruluğundan en ufak bir şüphe etmiyorsunuz.

Mutlu ve gururluyuz

e-otodergi aylık otomobil dergisi ve www.otomobil.com.tr haber portalının yayıncısı Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti. olarak, Türkiye'deki ilk videolu test cihazına sahip olmaktan ve size dünyanın en ileri teknoloji ürünü test cihazının tartışmasız test ölçümlerini yayınlayacak olmaktan büyük mutluluk ve gurur duyuyoruz.

Dünyanın en gelişmiş test cihazı

İngiltere'den getirttiğimiz, üstünde ve kaydedilen videolarda e-otodergi ve www.otomobil.com.tr logoları bulunan bu son teknoloji ürünü videolu test cihazı, entegre kameraları sayesinde hem yolu hem pilotu hem de ölçümleri görüntüleyebiliyor. İlk hızlanmadan ara hızlanmalara, "G" gücünden fren ölçümüne, slalom testinden tur zamanına kadar her türlü ölçümü GPS yardımıyla uydulara bağlanarak gerçekleştiren bu cihaz, ölçüm yapılan pistin haritasını çıkartarak her attığınız turu pist haritası üstünde öncekilerle karşılaştırma imkânına da sahip. Bu cihazı, yurtdışında yayın yapan saygın otomobil dergilerinin, önemli yarış takımlarının, dev lastik üreticilerinin ve kendini geliştirmek isteyen pilotların kullandıklarını belirtelim.

Görüntüler yalan söylemez

Türkiye'de bugüne kadar yayınlanan tüm otomobil testleri, test ölçüm cihazı bağlanarak (ya da bağlandığı belirtilerek) elde edilen verilerin rakamlar halinde tablolara yazılması şeklinde verildi. Bunları okurken belki de hep içinizde bir kuşku vardı. Otomobilin performansı gerçekten ölçüldü mü? Ölçümler doğruyu yansıtıyor mu? Artık bu tür şüpheler geride kaldı. Çünkü artık test ölçümleri videoya kaydediliyor ve gözünüzün önünde yapılmış gibi sunuluyor.

Yayıncılıkta çıtayı biraz daha yükseltiyoruz

Bundan 115 ay önce, Temmuz 2008'de, ilk elektronik dergiyi yayınlayarak Türkiye otomobil dergiciliğinde çığır açan e-otodergi; gerek bağımsız içeriği, gerekse yüksek kalitedeki fotoğraflarıyla otomobil tutkunları için vazgeçilmez bir mecra oldu ve şu an aylık 100.000'i aşkın okuyucuya ulaşıyor. Ücretsiz olarak sunulması, dünyanın her yerinden ulaşılabilmesi ve kolayca arşivlenebilmesiyle öne çıkan e-otodergi, uzun süredir dergi içinde video yayını yaparak, bu konuda da bir ilke imza atmıştı. Şimdi çıtayı biraz daha yükseltiyoruz. Artık test ölçümlerimizde otomobilin motor sesini duyuyor, hızlanırken hız kadranını izliyor, fren yaparken oluşan "G" gücünü gözlerinizle görüyorsunuz.

Test videoları iki mecrada yayınlanıyor

Bu özel görüntüleri, aylık otomobil dergimiz e-otodergi ve www.otomobil.com.tr haber portalımızda yayınlıyoruz. Kimi zaman dünyanın farklı bölgelerindeki pistlerde, kimi zaman gerçek yol koşullarında videolu test ölçümleri yapacağız. Bazı otomobiller için özel projelerimiz olacak. Lastik ölçümleri de gerçekleştireceğiz. İddia ediyoruz: Bir videolu testi izledikten sonra, bir sonrakini sabırsızlıkla bekleyeceksiniz.

MAZDA CX-5 2.0 lt AWD

Yeni Mazda CX-5, eskisinden daha sessiz bir kabine ve daha iyi sürüş özelliklerine sahip.



Yazı, fotoğraflar ve ölçümler: Tarık Akagün



İlk nesli 2012'de tanıtılan ve 5 yılda 1.5 milyondan fazla satılan CX-5, Mazda'nın dünya çapındaki satışlarının neredeyse 4'te 1'ini oluşturmasıyla dikkat çekmişti. İlk nesil CX-5 yerini 2017'de satışına başlanan ve 108'inci sayımızda ilk sürüş olarak sayfalarımızda yer alan ikinci nesil CX-5'e bırakmıştı. Ülkemizde sadece 2.0 lt 160 HP'lik motor, otomatik şanzıman, AWD çekiş sistemi ile satılan CX-5'in donanım seviyesi de tek: Power Sense.







Ana gösterge tablosunda birbirinden bağımsız üç büyük yuvarlak birime yer verilmiş. Bu da sportif bir görünüm sağlıyor. Orta konsoldaki çevirmeli butonla kumanda edilen renkli ekran işlevsel. Çift bölgeli otomatik klima hızlı ve etkin çalışıyor.

Tasarım ve iç mekân

Yeni Mazda CX-5, daha önceki yazılarımızda belirttiğimiz gibi inceltilmiş farları, daha geniş krom çerçeveye sahip ön ızgarası, 35 mm geriye konumlandırılmış A sütunları ve 35 mm azaltılmış (1680 mm) tavan yüksekliği ile eskisinden daha dinamik görünen bir tasarıma sahip. 1840 mm'lik genişliği ve 2700 mm'lik dingil mesafesi değişmeyen otomobilin uzunluğu ise 10 mm artışla 4550 mm olmuş.

CX-5'in sportif görünümlü iç mekânında kalite hissi yüksek ve kumandalar kolay anlaşılır yapıda. Bununla beraber ergonomi ve sürüş pozisyonu da iyileştirilmiş. Mesela vites koluna erişim artık daha rahat ve direksiyon da ele iyi oturuyor. Ön ve arka koltuklarda diz ve baş mesafesi sorunu doğal olarak yok.

Motor ve performans

Otomobilde yer alan 160 HP güç ve 208 Nm tork üreten,1998 cc'lik, 4 silindirli, atmosferik motor; eski CX-5'te yer alan motorla aynı. Hatta şanzımanın da vites oranlarının aynı olduğunu söylemek gerek. Günümüzün aşırı beslemeli motorları düşünüldüğünde biraz güçsüz kalan bu motor, her şeye rağmen makul bir hızlanma değeri sunabiliyor. Ancak yeni CX-5 2.0 Skyactiv-G 160 HP AWD Otomatik, 0-100 km/s hızlanma (eski 9.6 sn, yeni 10.5 sn) konusunda katalog verilerine göre ilk neslin gerisinde kalıyor. Üstelik ağırlık konusunda da belirgin bir fark yok. GPS teknolojili profesyonel test cihazı ile yapılan ölçümlerde ortaya çıkan değer ise 9.75 sn. Maksimum hızda ise yeni nesil 188 km/s ile 1 km/s hızlı (yurtiçi kataloglarda 179 km/s, yurtdışı kataloglarda 188 km/s olarak açıklanıyor). Otomobilin fabrika verilerine göre 6.6 lt/100 km'lik ortalama yakıt tüketim değeriyse değişmemiş. 400 km'yi aşan test süreci sonundaki ortalama tüketimse 8.6 lt/100 km oldu.

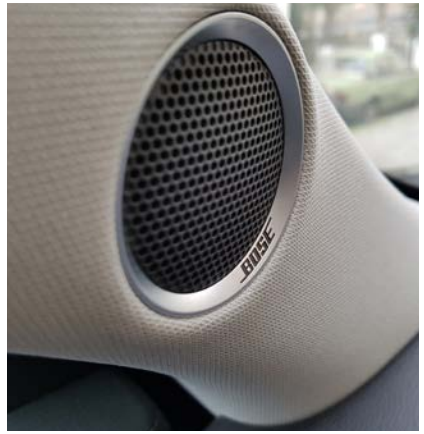
Yeni CX-5'in gövde burulma direnci eskiye göre yüzde 15 daha yüksek. Elden geçirilen süspansiyon sistemi ve direksiyon sayesinde, yol tutuş ve direksiyon tepkileri iyileştirilmiş. 6 ileri oranlı otomatik şanzıman, eskiden de olduğu gibi hızlı vites değişimlerine sahip ve bu konuda çift kavramalı şanzımanlardan geride değil.

Yeni CX-5'in gövde burulma direnci, yüzde 15 arttırılmış. Bu da gövdenin esnemesini ve dayanımını yükseltmiş. Bununla birlikte süspansiyon sistemi ve direksiyon da elden geçirilmiş. Direksiyon eskisinden daha çabuk tepki veriyor ve otomobilin yola tutunması da daha iyi. Akıllı 4 tekerlekten çekiş sistemi gevşek zeminlerde sürüş güvenliğini arttırıyor. 6 ileri oranlı otomatik şanzıman, eskiden de olduğu gibi hızlı vites değişimlerine sahip ve bu konuda çift kavramalı şanzımanlardan geride değil.

Sonuç

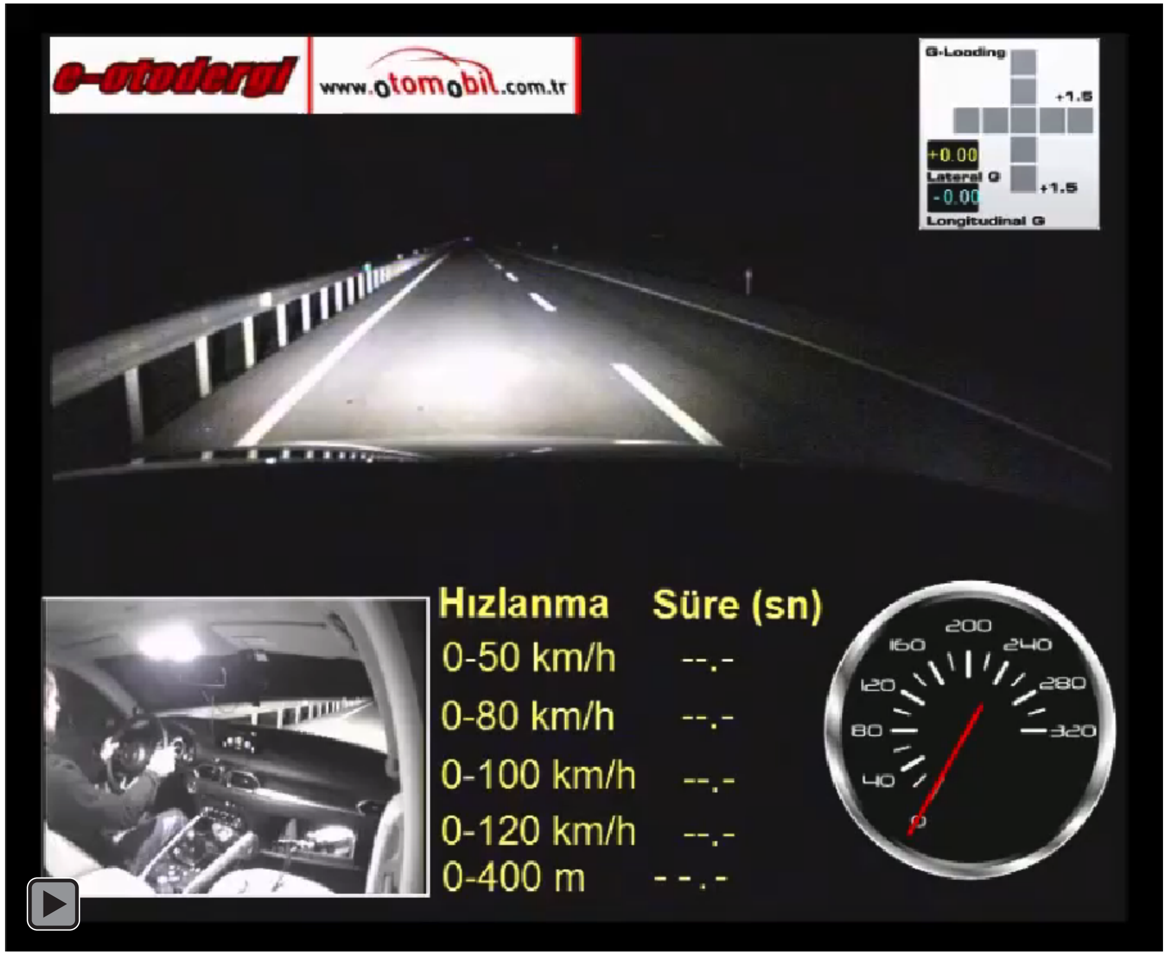
Eskisinden daha sessiz, daha konforlu olan yeni Mazda CX-5 Skyactiv-G 2.0 lt 6AT AWD Power Sense, donanım yönünden zengin bir otomobil. LED farlar, elektrikli açılır tavan, elektrikli bagaj kapağı, deri döşemeler, sürücü asistan sistemleri (şerit takip sistemi, kör nokta uyarısı, akıllı şehir içi fren sistemi gibi) standart. 206.450 TL'lik fiyat ise sunulan donanıma ve yüksek silindir hacmine göre normal sayılabilecek bir seviyede.





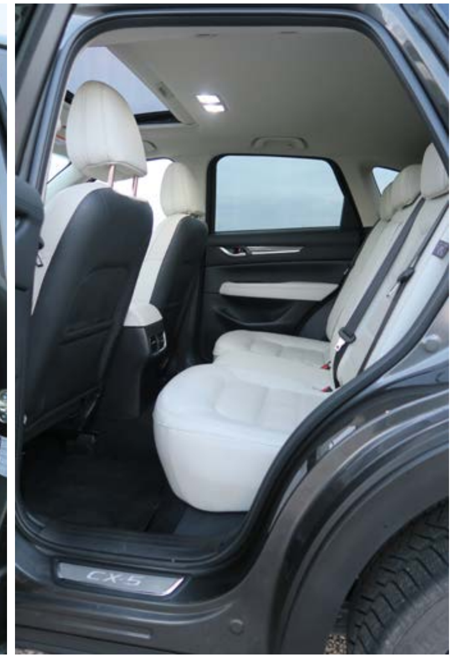
Kapı açılınca yere yansıyan Mazda logosu hoş bir detay. Bose ses sistemi, iç mekanda adeta konser salonu atmosferi yaratıyor.





Deri koltuklar üst düzey konfor sağlıyor. Oturma alanları da yeterli genişlikte.





Video üzerindeki datalar, GPS teknolojili profesyonel test cihazı tarafından eş zamanlı olarak kaydedilmektedir. Ölçümler deniz seviyesinden 190 metre yükseklikte ve dolu yakıt deposuyla gerçekleştiriliyor.







CX-5 sadece 2.0 litrelik motorla satılıyor. 160 HP güç ve 208 Nm tork üreten motorun gerçek yol performansını videolu testte görebilirsiniz.



Not: Ölçümler, 3° C hava sıcaklığında yapıldı ve araca 225/55 R19 ebadında kış lastikleri takılıydı.

Mazda Cx-5 Skyactiv-G 2.0L 160 Hp 6AT AWD Power Sense

Fabrika verileri	
Motor:	1998 cc, 4 silindirli, 16V
Şanzıman:	6 ileri oranlı otomatik
Maksimum güç:	160 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	208 Nm @ 4000 d/d
Maksimum hız:	188 km/s
0-100 km/s:	10.5 sn
Bagaj hacmi:	477-1620 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4550 / 1840 / 1680 mm
Tüketim (ş.içi / ş.dışı / ort.):	8.0 / 5.8 / 6.6 lt/100 km
Fiyat:	206.450 TL

Test verileri	
Hızlanma	
0-50 km/s:	3.3 sn
0-80 km/s:	6.65 sn
0-100 km/s:	9.75 sn
0-120 km/s:	13.7 sn
0-400 m:	17.0 sn
Ara hızlanma	
60-100 km/s (D'de):	6.4 sn
80-120 km/s (D'de):	7.9 sn
Frenleme	
100-0 km/s:	42.3 m
80-0 km/s:	26.0 m
50-0 km/s:	10.2 m
+	Yol tutuş, direksiyon, donanım
−	Bu hacimdeki bir motor daha güçlü olmalı

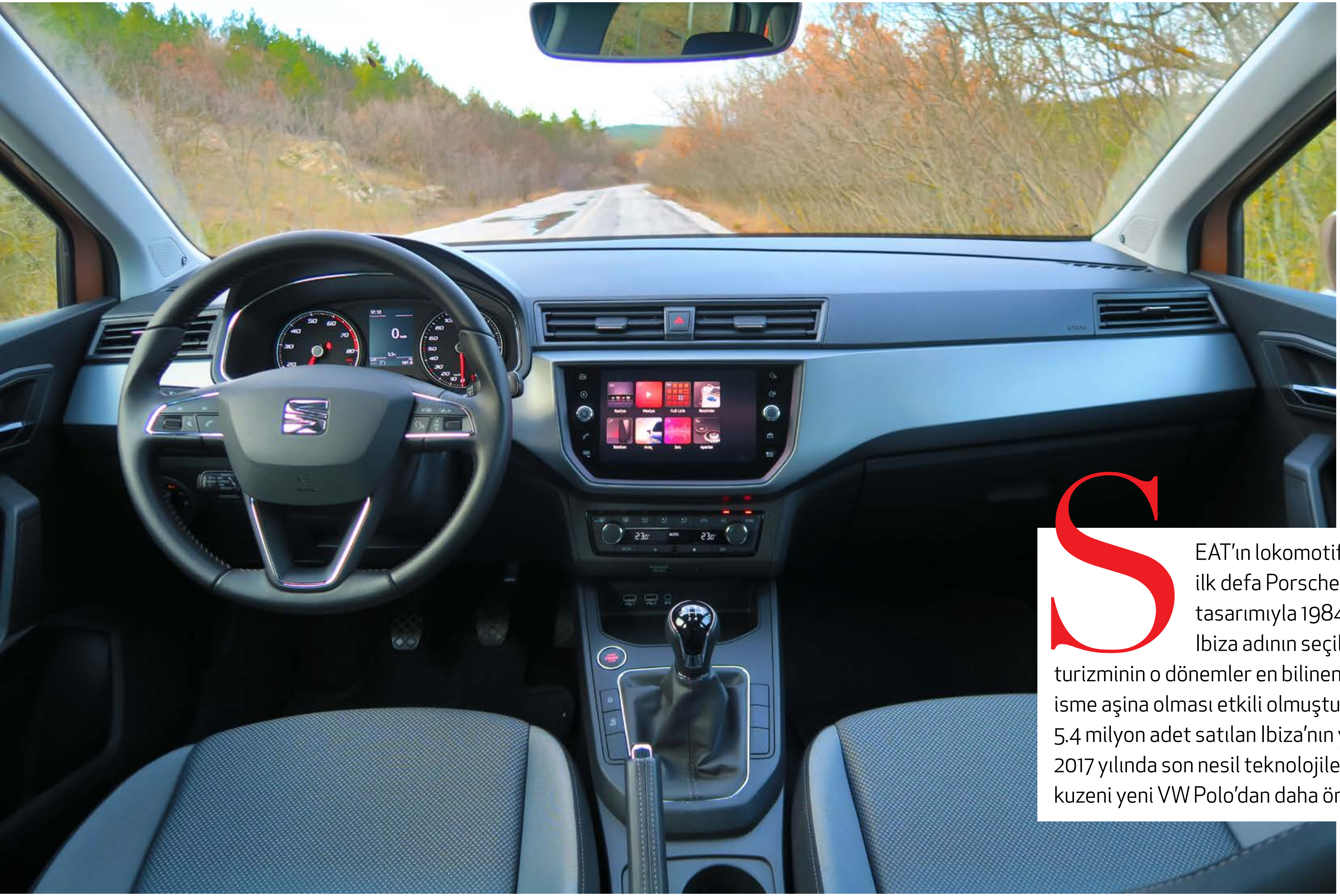
155 g/km D

SEAT Ibiza 1.0 95 HP

Ibiza 1.0 EcoTSI 95 HP, makul performans ve küçük hatchback sınıfı için başarılı iç hacim sunuyor.



Yazı ve fotoğraflar: Tarık Akagün



SEAT'ın lokomotif modeli olan Ibiza ilk defa Porsche desteği ve Giugiaro tasarımıyla 1984 yılında yollara çıktı. Ibiza adının seçilmesinde İspanyol turizminin o dönemler en bilinen yeri ve insanların bu isme aşina olması etkili olmuştu. 4 nesilde toplamda 5.4 milyon adet satılan Ibiza'nın yeni jenerasyonu 2017 yılında son nesil teknolojilere sahip olarak, kuzeni yeni VW Polo'dan daha önce yollara çıktı.

Yeni Ibiza ülkemizde 1.0 75 HP, 1.0 EcoTSI 95 HP manuel, 1.0 EcoTSI 115 HP DSG ve 1.6 TDI 95 HP DSG motor-şanzıman kombinasyonlarıyla satılıyor. Giriş seviyesindeki motor olan 1.0 75 HP sadece Style donanım seviyesiyle ve 71.500 TL'lik etikete sahip. Bu sayfalardaki 1.0 EcoTSI 95 HP Style'ın başlangıç fiyatıysa 77.200 TL. Ancak test aracımız Full Link, 8 inçlik dokunmatik ekran, 16 inç jantlar, Beats ses sistemi, arka park sensörü, adaptif hız sabitleme gibi ekstra donanımlara sahipti ve fiyatı 93.899 TL›yi buluyordu.

MQB A0 platformunun ilk defa kullanıldığı model olan Ibiza, sportif ve gergin hatlarıyla dikkat çekiyor. Zevkler ve beğeniler kişiden kişiye farklılık gösterebilir. Bu yüzden Ibiza'nın tasarım olarak Polo'dan daha albenili gözüktüğünü söyleyebilirim. VW Grubu'nun MQB A0 adlı yeni küçük sınıf otomobil platformu kullanılarak üretilen ilk model olma özelliğinde olan yeni Ibiza, eskisi ile neredeyse aynı boyda (-2 mm) ve aynı yükseklikte (-1 mm). Ancak otomobilin eni 87 mm artışla 1780 mm, dingil mesafesi de 95 mm'lik artışla 2564 mm olmuş. Bagaj hacmi de 63 lt'lik artışla 355 lt'ye ulaşmış. Dingil mesafesi ve endeki artışlar özellikle arka koltuklardaki yaşam alanını hissedilir derecede iyileştirmiş. Ayrıca arka koltuklarda baş mesafesinin 17 mm artmış olması da gerçekten önemli ve arka koltuk yolcularının konforunu arttırıyor.



Analog ve dijital birimlerin birlikteliğinden oluşan ana gösterge tablosu kolay takip ediliyor. Manuel şanzıman 5 ileri oranlı. Far kumandaları Volkswagen Grubu modellerinden tanıdık. Ses sistemi başarılı.

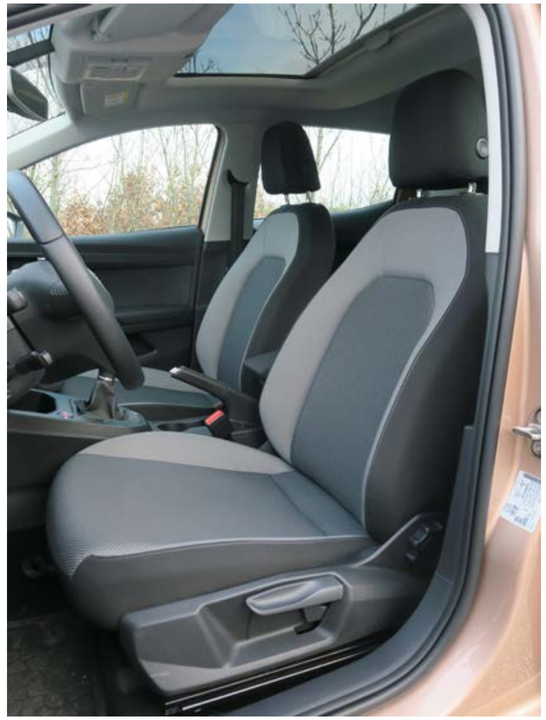
Yeni Ibiza'nın oturma pozisyonu ve ön görüş açıları, daha önceki yazılarımızda da belirttiğimiz gibi eski nesilden hissedilir derecede iyi. Bu sayede otomobile daha kolay hâkim olabiliyorsunuz ve daha rahat kullanabiliyorsunuz. Görüş açılarının daha iyi olmasında; hem A sütunlarının tasarımının, hem de ön konsolun biraz daha alçaltılmış olmasının etkisi var. Konsol plastiği sert ancak gözü rahatsız etmiyor.

Test aracında yer alan 999 cc'lik, 3 silindirli, direkt benzin enjeksiyonlu, turbo motor, VW Grubu'nun birçok modelinde farklı güç seçenekleriyle başarıyla görev yapan bir makine. Test aracımızda 95 HP'lik versiyonu bulunan bu motorun 175 Nm'lik maksimum torku da 1500-3500 d/d gibi geniş bir devir bandında üretiliyor. Hafif kıkırdaklı ancak geçişleri rahat olan 5 ileri manuel şanzımanla kombine edilmiş



motor, 3 silindirli motorların kendine has boğuk ve sportif sesine sahip ve alt devirlerde ateşli olmasa da makul bir çekiş gücü sunuyor. Fabrika verisi yakıt tüketim değerlerini teknik özellikler tablosunda görebileceğiniz otomobilin gerçek hayat kullanımında yakıt tüketimi 120 km/s ile giderken tüketim 6.3 lt/100 km olarak gerçekleşiyor. Ekonomik sürüş kurallarına uygun kullanımlarda ise minimum tüketimi 4.0-4.5 lt/100 km arasına çekebilmek mümkün.

Koltuklar rahat. Yeni boyutlar, özellikle arka koltuktaki diz ve baş mesafelerinde hissedilir artış sağlamış. Otomobilin arka tasarımı, led teknolojisinin de katkısıyla modern ve sportif. Bagaj hacmi 355 litre.











Sonuç

Seat Ibiza 1.0 EcoTSI 95 HP, eskisinden daha geniş iç hacme ve daha güvenli sürüş özelliklerine sahip. Bazı ufak donanım eksiklerine rağmen (tavan tutamakları, ön koltuk arkasında eşya cepleri gibi), daha yüksek fiyatlı kuzeni VW Polo'da opsiyonel olarak sunulan yan havayastıklarını standart olarak sunmasıyla dikkat çekiyor.



SEAT Ibiza 1.0 EcoTSI 95 HP Style

Fabrika verileri	
Motor:	999 cc, 3 silindirli, 12V, direkt benzin enjeksiyonlu, turbo
Şanzıman:	5 ileri oranlı manuel
Maksimum güç:	95 HP @ 5000-5500 d/d
Maksimum tork:	175 Nm @ 1500-3500 d/d
Maksimum hız:	182 km/s
0-100 km/s:	10.9 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4089/1780/1429 mm
Bagaj hacmi:	355 lt
Tüketim (ort.):	5.8/4.1/4.7 lt /100 km
Fiyat:	77.200 TL / 93.899 TL (test aracı)
+	Büyüyen iç mekân, şanzıman, yol tutuş
–	Rüzgâr gürültüsü, tavanda tutamak yok

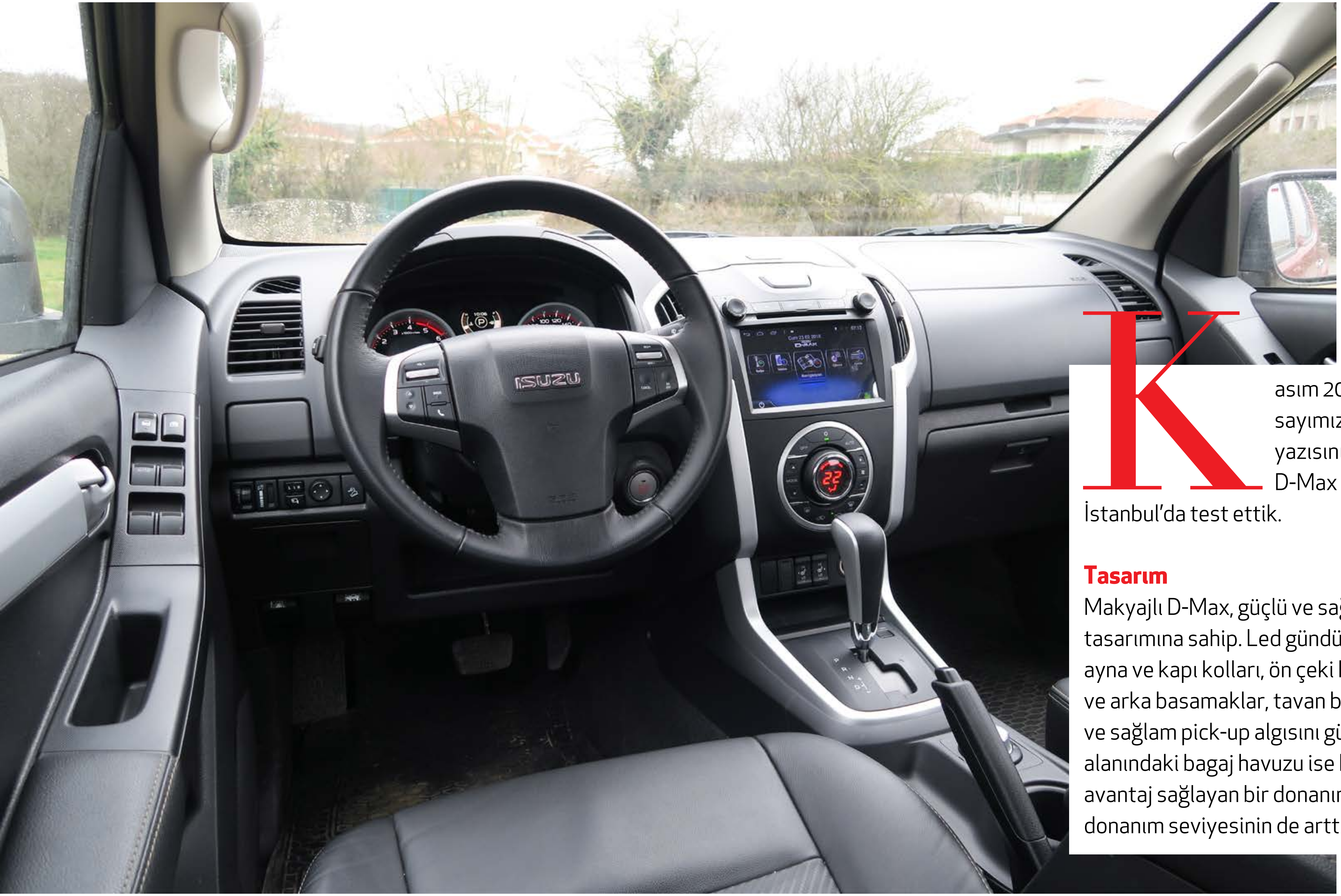
108 g/km B

Isuzu D-Max

Makyajla birlikte sadece yeni bir tasarım ve iç mekana değil, ayrıca yeni bir motora da kavuşan Isuzu D-Max'i bu kez İstanbul ve çevresinde kullandık.



Yazı ve fotoğraflar: Emre Anamur



Kasım 2017 tarihli 111'inci sayımızda ilk sürüş izlenimi yazısını yayınladığımız Isuzu D-Max 1.9D Otomatik'i bu kez İstanbul'da test ettik.

Tasarım

Makyajlı D-Max, güçlü ve sağlam bir pick-up tasarımına sahip. Led gündüz farları, krom ızgara, ayna ve kapı kolları, ön çeki kancası, yine krom yan ve arka basamaklar, tavan barları ve rollbar bu güçlü ve sağlam pick-up algısını güçlendiriyor. Yükleme alanındaki bagaj havuzu ise kullanım sırasında avantaj sağlayan bir donanım. Makyajla birlikte donanım seviyesinin de arttırıldığını belirtelim.







V-Cross adlı yeni donanıma sahip D-Max Tayland'da üretiliyor. Diğer donanım versiyonları ise Anadolu Isuzu tarafından Türkiye'de üretilecek.

Boyutlar

5295 mm uzunluğa, 1860 mm genişliğe, 1795 mm yüksekliğe sahip olan makyajlı Isuzu D-Max'in dingil mesafesi ise 3095 mm. Çift kabinli, 5 koltuklu, dört tekerlekten çekişli ve V-Cross donanımlı test aracının boş ağırlığı 2034 kg. Aracın yerden yüksekliği 235 mm, yaklaşma açısı 30 derece, uzaklaşma açısı 22.7 derece, maksimum yanal eğim açısı 49 derece, maksimum su geçişi yüksekliği ise 70 cm. Aracın taşıma kapasitesi 966 kg, römork çekme kapasitesi ise frenli 3500 kg, frensiz 750 kg. 255/60 R18 boyutlarında lastiklere sahip olan D-Max'in yükleme alanı ölçüleri ise 1530 mm uzunluk ve 1120 mm genişlik (davlumbazlar arası) şeklinde.

İç mekân

Anahtarsız giriş ve çalıştırma özelliğine sahip olan aracın iç mekanında en çok dikkat çeken özellik, ön konsolda yer alan 8 inç büyüklüğündeki renkli ve dokunmatik ekran, adeta bir tablet bilgisayar. D-Vision adını taşıyan, Android işletim sistemli bu ünite, Android Auto ve Apple CarPlay aracılığıyla akıllı cihazınızı sorunsuz kullanmanızı sağlıyor. Geri görüş kamerası ve navigasyona da ev sahipliği yapan ekranın dokunma hassasiyeti, tepki hızı ve çalışma şekli başarılı. Bu ekranın tek olumsuz yanı ise, motor çalıştırdıktan sonra, tıpkı bilgisayarlar gibi, açılması için bir süre beklemek gerekmesi.

D-Max, makyajla birlikte yeni bir ana gösterge tablosuna kavuştu. Dairesel tasarımlı klima kumandaları kolay kullanılıyor. Ön konsolda android tabanlı bir tablet bilgisayar yer alıyor.





D-Max'in kokpitinde, bir binek otomobilden bile fazla bardaklık var. Eşya gözü konusunda da bir sorun bulunmuyor. İki adet kapaklı torpido ve bir de ön konsolun üst kısmında ekstra kapaklı saklama alanı bulunduğunu belirtelim. Ana gösterge paneli makyajla gelen yeniliklerden biri. Burada hem analog hem de dijital gösterge birimleri bulunuyor ve rahat okunan bir yapı var. Yuvarlak tasarımlı, çevirmeli bir kumandaya sahip olan dijital klima tek bölgeli ve etkin çalışıyor. Ön koltuklarda ısıtma olması konforu arttırıyor. 4x4 sisteminin "Shift on the Fly" adlı kumanda birimi ise vites kolu bölgesinde yer alıyor ve "2H", "4H", "4L" konumlarına sahip. Dış tasarımdaki krom detaylar iç mekanda da devam ediyor ve kalite algısını arttırıyor. Zeminde şaft tüneli yükseltisinin az olduğu arka koltuk sırasında iki işlevsel özellik yer alıyor. Bunlar: Sırt eğimi 24 derece değiştirilebilen ve minder kısımları, tıpkı Honda Jazz'daki gibi sırtlığa doğru kaldırılıp sabitlenebilen arka koltuklar. Buradaki diz mesafesi de yeterli.

Motor ve şanzıman

Isuzu D-Max, makyajla birlikte daha düşük silindir hacimli, 1.9 litrelik, 4 silindirli, turbo dizel motora kavuştu. Bu da bugün yapılan hesaplara göre, D-Max sahibine 5 yılda 10.000 TL Motorlu Taşıtlar Vergisi avantajı sağlıyor. Ayrıca bu motor, AdBlue katkısı kullanmayı da gerektirmiyor. Bunlar da elbette, satın alma sırasında rakipler karşısında öne çıkan önemli konular. 6 ileri otomatik şanzımanla kumanda edilen motor, 3600 d/d'de 164 HP güç ve 2000-2500 d/d'de 360 Nm tork üretiyor. Maksimum tork değeri



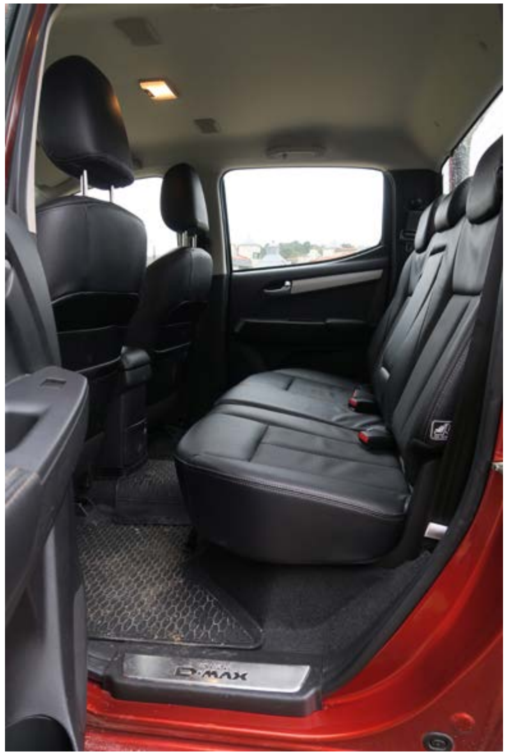
eskiden 400 Nm idi. 1.9 litrelik motora geçilirken 40 Nm'lik bir düşüş yaşanmış. Yeni motor, araca 180 km/s'lik maksimum hız ve 12.9 saniyelik 0-100 km/s hızlanma süresi sağlıyor. Isuzu D-Max 1.9 Dizel Otomatik 2018 versiyonunun fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi 7.8 lt/100 km, karbondioksit salımı ise 205 g/km.

Sürüş özellikleri

Yüksek oturma konumu sayesinde yola hakim bir sürüş sağlayan D-Max, yük taşıma amaçlı bir araç olduğu için arka süspansiyon sisteminde yaprak yaylara sahip ve burada oturanlar için pek de konforlu olmayan bir sürüş söz konusu. Ama bu durum, pick-up sahiplerinin bildiği ve kabul ettiği bir konu. Sürüş konusunda ise, D-Max'in yeterli konforu sunduğunu belirtelim. Direksiyon simidi olabildiğince net tepkilere sahip. Motor ile şanzıman uyumlu çalışıyor. Motorun yüksek hızda gürültülü çalışması ise bu tür araçlar için alışılmış bir durum. 4x4 kabiliyeti oldukça yüksek olan D-Max, yük ve römork taşıma konularında da başarılı. Araç, 315 kilometre

Deri koltuklara sahip Isuzu D-Max, yüksek sürüş pozisyonuyla yola hakim bir sürücü koltuğu sunuyor. Arka koltuk minderlerinin, Honda Jazz misali sırta doğru katlanıp sabitlenmesi, işlevselliği arttırıyor. Ayrı bir anahtarla kilitlenip açılabilen raylı sistem sayesinde yükleme alanının güvenliği artıyor. Sistemin kullanımı kolay.











boyunca ve 30 km/s ortalama hızla kullanımımız sırasında 9.8 lt/100 km yakıt tüketti.

Sonuç

V-Cross donanımına sahip versiyonu Tayland'da üretilen makyajlı Isuzu D-Max'in baz fiyatı 150.800 TL. 5 yıl/100.000 km (hangisi önce dolarsa) gibi uzun bir garanti süresiyle satılan araç; yüksek arazi kabiliyeti, sağlam görünüm veren yeni tasarımı, tablet bilgisayara sahip iç mekanı ve işlevsel arka koltuklarıyla öne çıkıyor.



Makyajlı Isuzu D-Max, Türkiye'de 1.9 litrelik, 4 silindirli turbo dizel motor ve 6 ileri otomatik şanzımanla satılıyor. Tayland'da üretilen, 4x4 aktarma sistemli ve V-Cross donanımlı aracın baz fiyatı ise 150.800 TL.

Isuzu D-Max 1.9D Otomatik 4x4 V-Cross	
Fabrika verileri	
Motor:	1898 cc, 4 silindirli, turbo dizel
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum güç:	164 HP @ 3600 d/d
Maksimum tork:	360 Nm @ 2000-2500 d/d
Maksimum hız:	180 km/s
0-100 km/s:	12.9 saniye
Boyutlar (uz./gen./yük.):	5295 / 1860 / 1795 mm
Yükleme alanı:	1530 x 1120 mm (davlumbazlar arası)
Tüketim (Ş.içi / ş.dışı / ort.):	9.3 / 6.9 / 7.8 lt 100 km
Fiyat:	150.800 TL
+	MTV avantajı, arazi kabiliyeti
−	Yüksek emisyon değeri, makyajla azalan tork
205 g/km	F

e-otodergi'yi başka sunuculara yükleyerek dağıtan kişiler,

Aylık periyotta ve ücretsiz olarak yayınlanan e-otodergi, tüm yayın hakları Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.'ye ait olan ve kanunlarla korunan tescilli bir markadır. e-otodergi'nin dağıtımı, sadece www.e-otodergi.com ve aynı şirkete ait olan haber portalı www.otomobil.com.tr adreslerinden yapılmaktadır.

Ancak tespit edilmiştir ki, bazı internet kullanıcıları, e-otodergi'nin çeşitli sayılarını başka sunuculara yükleyip dağıtmaktadırlar. e-otodergi'yi maddi zarara uğratan bu durum, 5846 sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Yasası'na göre suç teşkil etmektedir ve tazminata tabidir.

e-otodergi'yi farklı sunuculara yükleyip oradan indirilmesine imkan tanıyanlar hakkında suç duyurusunda bulunulacak ve yasal işlem başlatılacaktır.

Önemle duyurulur.

Sayın e-otodergi okuyucuları,

Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi e-otodergi ve e-otodergi Test Yıllığı gibi çeşitli özel sayılarımızın ücretsiz dağıtımları, yasal olarak sadece www.e-otodergi.com ve Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.'ye ait olan www.otomobil.com.tr ve www.testyilligi.com web sitelerinden yapılmaktadır.

Lütfen her ay yayınlanan e-otodergi sayılarını ve yılda bir kez yayınladığımız Test Yıllığı gibi özel sayılarımızı sadece www.e-otodergi.com ve www.testyilligi.com adresleriyle başlayan linklerden indiriniz. Ayrıca iPad App Store'daki e-otodergi uygulamasını da indirebilirsiniz.

Şirketimiz, diğer web sitelerinden ya da linklerden indireceğiniz e-otodergi adlı pdf dosyaların orijinal ve virüssüz olduğunu garanti etmemektedir.

Önemle duyurulur.

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.

e-otodergi, TÜRKİYE'NİN İLK DİJİTAL OTOMOBİL DERGİSİ



e-otodergi